RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

THE-METAL-AND-MACHINE-MARKET (WEEKLY)

LE MARCHÉ DES METAUX ET DES MACHINES (HEBDOMADAIRE)

DER METALL- UND MASCHINEN-MARKT (WOCHENFACHBLATT)

STAŁE DODATKI: „ELEKTRO- i RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" Z „DZIAŁEM AUTOMOBILOWYM" • „DZIAŁ BUDOWLANY i CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"

PRZEDPŁATA
kwartalna 4½ zł z dostawą w dom.

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Subscription rates: For 3 months (England) sh 5
„ „ „ (Germany) Gmks 4.50
„ „ „ (U. S. A.) Dol. 1,—

ADVERTISING-RATES:
Full page zł 100,— Half a page zł 60,— One fourth of a page zł 35,— One eighth of a page zł 20,— One sixteenth of a page 10,— Advertisements on Cover plus additional tee. Advertisements from abroad will be calculated according to special rates. In special editions the rates are different.

Nr. 10 • Poznań, 9 marca 1928 Rok VIII

Treść Nr. 10:

Wielka konferencja eksportowa.

W dniu *22* i *23* ubiegłego miesiąca odbyła się w Ministerstwie Przemysłu i Handlu wielka konferencja eksportowa. Konferencja została otwarta przez p. min. Kwiatkowskiego dłuższem przemówieniem, dającem niejako retrospektywny przegląd życia gospodarczego naszego kraju z uwzględnieniem poczynań rządowych.

Zkolei p. minister poruszył kwestję eksportu zagranicznego.

Na wezwanie p. ministra wygłosili zkolei swe referaty przedstawiciele poszczególnych organizacyj przemysłowych.

W drugim dniu mówcy rekapitulujący wyniki konferencji, odbytej przez p. Ministra Przemysłu i Handlu z przedstawicielami przemysłu i handlu, stwierdzili, że prowadzi ona do wniosków naogół optymistycznych, wykazując silny i szybki rozwój naszej produkcji; optymizm ten stosuje się również do zagadnień eksportu, będących jednym z ważniejszych tematów obrad. Świadomość, że wywóz jest koniecznym dla stworzenia należytych podstaw dla produkcji nawet wówczas, gdy nie przynosi on odpowiednich zysków bezpośrednich, i gdy nie został w należytym stopniu opanowany rynek wewnętrzny, przejawiła się w aktywnej działalności w tym względzie nieomal wszystkich reprezentowanych działów wytwórczości, zwłaszcza zaś może w wypowiadanych zamiarach na przyszłość, przewidujących wzmożenie i meljorację eksportu. Również większość postulatów, wysuniętych wobec Rządu, pozostawała w ścisłym związku z eksportem.

Co do spraw kredytowych zgodnie stwierdzono potrzebę zorganizowania kredytów długoterminowych, odpowiadających warunkom zaofiarowywanym przez eksporterów obcych, a więc powyżej 6-ciu miesięcy, gdyż do terminów wekslowych dochodzi tu czas transportu. Kredyty tego rodzaju udzielane są obecnie przez Bank Polski, oraz Bank Gospodarstwa Krajowego, nie okazują się jednak wystarczającemi; wysunięto koncepcję zorganizowania specjalnego Banku Eksportowego, działającego w kontakcie z Państwowym Instytutem Eksportowym i stosującego specyficzne formy kredytu, z pośród których wymieniono kredyty pod zastaw frachtów eksportowych, oraz specjalne kredyty na koszty transportu. Pewnem udogodnieniem w zakresie kredytowym okaże się organizowany obecnie zakład ubezpieczeń kredytów eksportowych,

stwierdzić jednak wypada, że ostatnia praktyka niemiecka wykazała niecelowość stosowania tych ubezpieczeń do kredytów udzielanych Sowietom, podczas gdy na konferencji ubezpieczania tych właśnie kredytów uznano za najpotrzebniejsze. Kwestja kredytu jest może najważniejszą dla eksportu, gdyż na tem polu właśnie jesteśmy stale bici przez konkurencję obcą, tu również leży ważny powód nadmiernego rozrostu pośrednictwa obcego, przejmującego korzyści płynące z różnicy warunków kredytowych u nas i w krajach pośredniczących. Ubocznie zaznaczyć należy, że łatwa możność stosowania wobec naszego rynku systemu dumpingu kredytowego jest jednym z najważniejszych powodów skądinąd nieuzasadnionego importu towarów w kraju wyrabianych.

Wobec trudności konkurencyjnych w dziedzinie kredytu specjalnie doniosłe znaczenie posiada możliwie daleko posunięta konkurencyjność cen. Obecne ceny eksportowe naogół wytrzymują kalkulację wywozową, na konferencji jednak wykazano, że mogą one być w szeregu wypadków jeszcze obniżone, bez szkody dla gospodarstwa ogólnego, przez odpowiednie modyfikacje w dziedzinie systemu podatkowego, oraz przez rozbudowanie systemu zwrotu ceł za surowiec i podatku obrotowego od towarów wyeksportowanych. Dezyderaty odnośne napotykamy we wszystkich bodaj przemówieniach, wygłoszonych na konferencji, specjalnie jednak konkretnie oświetlone one zostały w przemówieniu prof. S. J. Okolskiego, prezesa Związku Przemysłowców Metalowych, który wykazał bezpośredni interes Skarbu Państwa w obniżeniu podatków od towarów eksportowanych. Niewątpliwem jest, że wzmożenie wywozu leży zarówno w interesie indywidualnym eksportera jak i w interesie ogólno-gospodarczym, słusznem jest więc, aby wysiłki w tym celu czyniło również Państwo, które zresztą swe pozorne straty odbije sobie w sposób zupełnie mechaniczny. Mówca przedstawił następującą kalkulację obecnej ceny eksportowej jednego z produktów przetwórczego przemysłu metalowego, porównywując ją z kalkulacją, jakaby była możliwa przy jednakowej rezygnacji z zysków ze strony producenta i Skarbu:

	Obecna kalkulacja ceny eksportowej	Rezygnacja z dochodów Skarbu i producenta	Obniżona kalkulacja ceny eksportowej	Udział Skarbu w składnikach obniżonej kalkulacji
Materjał . .	30 proc.	—	30 proc.	3 proc.
Robocizna produkcyjna	20 „	—	20 „	1,5 „
Koszty fabryczne .	24 „	—	24 „	2,4 „
Podatek . .	11 „	10 proc.	1 „	1 „
Świadczenia socjalne .	5 „	—	5 „	—
Zysk producenta . .	10 „	10 proc.	—	—
Razem (cena)	100 proc.	20 proc.	80 proc.	7,9 proc.

Obniżenie ceny eksportowej o *20%* przyczyniłoby się, rzecz prosta, do znacznego zwiększenia ilości eksportowanego towaru, poniesione zaś w tym celu pozorne ofiary skompensowałyby się dla producenta zwiększeniem obrotu i obniżką kosztów fabrycznych, zaś dla Skarbu zwyżką wpływów podatkowych z poszczególnych składników kalkulacji, dających w sumie 7,9%, zamiast 11% teoretycznie możliwych do ściągnięcia, lecz faktycznie nieuzyskiwanych wskutek trudności konkurencyjnych przy cenie obecnej.

Przykład ten, niezwykle wymowny, zastosowanym być może do wszelkich świadczeń produkcji eksportowej na rzecz Państwa. W związku z tem zaznaczyć należy, że konferencja uznała za pożądane dalsze rozbudowanie systemu zwrotów ceł; co w myśl wyjaśnień przedstawiciela Ministerstwa Skarbu leży w zamiarach Rządu. — Podatek obrotowy spotkał się ze zgodnem ocenieniem go przez przedstawicieli sfer gospodarczych jako przeżytek, nieracjonalnie krępujący rozwój życia gospodarczego, specjalnie zaś w dziedzinie eksportu uznano go za podwójnie szkodliwy, uchylają się bowiem odeń firmy zagraniczne, pracujące w Polsce przez swych agentów.

Dezyderaty, wypowiedziane odnośnie taryf kolejowych, organizacji transportów morskich i zwiększenia zdolności ład. portów, polegały na stwierdzeniu, że główne centra produkcji polskiej znajdują się w niekorzystnem położeniu naturalnem, mając do przezwyciężenia daleki transport lądowy do wybrzeża; zrekompensowanie tego stanu rzeczy osiągnąć się da na drodze usprawnienia kolejnictwa i wydatnego obniżenia frachtów eksportowych. W tym samym kierunku oddziała obniżenie kosztów przeładunkowych w portach, co zkolei związane jest ze spieszną rozbudową portu gdyńskiego i postawieniem go na wysokiej stopie technicznej. Dalszym postulatem jest stworzenie bezpośrednich połączeń z krajami zamorskiemi z Gdyni i Gdańska, przedewszystkiem przez organizowania linij własnych, pozatem zaś przez przyciąganie do portów naszych linij obcych, co zachodzi ostatnio z dużą intensywnością.

Również do dziedziny zagadnień transportowych należał szereg postulatów wysuniętych odnośnie należytego uwzględnienia interesów eksportu w umowach międzynarodowych, które winny zapewniać tani i dogodny tranzyt dla towarów polskich, łącznie z organizacją składów wolnych w portach, grających dla nas rolę bram wypadowych (Gdynia, Galatz). — Mniej wyczerpująco — zapewne ze względu na rozpatrywanie na innym terenie — omówioną była kwestja umów handlowych, znajdujących się obecnie w stadjum realizacji. Szereg konkretnych wniosków wysunięto odnośnie dostosowania służby sprawozdawczej naszych placówek zagranicznych do wymagań życia gospodarczego, specjalnie zaś eksportu. Stan obecny wykazuje poważne niedomagania w tym względzie, polegające przedewszystkiem na nazbyt urzędniczem traktowaniu tych spraw przez placówki, podczas gdy potrzebnem jest pewnego rodzaju skomercjalizowanie akcji sprawozdawczej, przez zlecenie tych funkcyj ludziom o kwalifikacjach handlowców, zaktualizowanie i zastosowanie odpowiedniego terenu badań w memorjałach w sposób bardzo ścisły i zgodny wskazanego. Praca placówek naszych jest w omawianym zakresie niejednolita. Obok konsulatów, stojących najzupełniej na wysokości zadania (jako przykład w tym względzie wskazano przy ogólnym aplauzie Konsulat w Berlinie), mamy inne, których działalność sprawozdawcza z tych czy innych przyczyn przynosi korzyści zupełnie minimalne. Ujednolicenie akcji sprawozdawczej nastąpić winno jednocześnie z jej zracjonalizowaniem i zcentralizowaniem tych prac, do czego powołanym uznano Państwowy Instytut Eksportowy, stwierdzając, że będzie on tu — jak dotąd — działać w ścisłem porozumieniu ze sferami gospodarczemi.

Przemówienie inż. Jana Jeziorańskiego,

prezesa Rady Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych,

na Konferencji Gospodarczej w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w dn. 22. II. 1928.

Może żadna z gałęzi przemysłu polskiego nie wymaga w tak dużym stopniu inwestycyj i modernizacji, jak przemysł metalowy przetwórczy. Przyczyn tej potrzeby szukać należy: a) przedewszystkiem w zniszczeniu przemysłu przez opuszczające Polskę wojska rosyjskie i w doszczętnem zdewastowaniu przez władze okupacyjne niemieckie, b) w konieczności konkurowania z przemysłem niemieckim, już tak potężnym przed wojną, a tak niezmiernie rozwiniętym i wzmocnionym w okresie wojny i w czasach powojennych i wskutek tego zniewolonym do jaknajszybszej ekspansji nazewnątrz.

Mimo tej, zdawałoby się, zupełnej zagłady, przemysł metalowy polski nietylko powstał na nowo, lecz nawet stworzył cały szereg nowych gałęzi wytwórczości dotąd nieznanych, jak budowa lokomotyw, samochodów, samolotów, silników Diesela, obrabiarek, maszyn elektrycznych, ponadto również przemysł amunicyjny i wogóle wojenny.

To odrodzenie przemysłu metalowego pozostanie chlubnem świadectwem energji, przedsiębiorczości i wytrwałości przemysłowców polskich, którzy w zrozumieniu doniosłości znaczenia przemysłu metalowego dla ogólnej gospodarki narodowej i dla obrony Państwa zdołali nietylko przemysł ten wskrzesić z zupełnego upadku, lecz również znacznie go rozszerzyć.

O roli i znaczeniu przemysłu metalowego w ogólnej gospodarce narodowej sądzić można z cyfr następujących.

W dniu 31 grudnia 1926 r. fabryki, zrzeszone w Polskim Związku Przemysłowców Metalowych, zatrudniały przeszło 54 000 robotników. Należy przypuszczać, iż w całym przemyśle metalowym pracowało około 70 000 robotników, pod względem więc ilości zatrudnionych robotników przemysł metalowy zajmował trzecie miejsce wśród ogólnej wytwórczości narodowej. Pod względem wartości produkcji przemysłu metalowego — należy zaznaczyć jej szybki wzrost. Podług posiadanych w Polskim Związku Przemysłowców Metalowych danych, obrót fabryk zrzeszonych wynosił 323 milj. zł w roku 1925, zaś 414 milj. zł w r. 1926, czyli przyrost wyniósł prawie 30%. Odpowiednich cyfr, dotyczących ubiegłego 1927 roku, Polski Związek Przemysłowców Metalowych jeszcze nie posiada, należy jednak przypuszczać, iż wykażą one poważne powiększenie tak całkowitego obrotu, jak i ilości zatrudnionych w przemyśle tym robotników.

Dla dalszego swego rozwoju, tak koniecznego dla uniezależnienia się przemysłowego Polski, dla skutecznej walki z przemysłem zagranicznym i wreszcie dla powiększenia eksportu, przemysł metalowy wymaga zastosowania znacznych inwestycyj i modernizacji. Ogólnego planu inwestycyjnego przemysł metalowy nie posiada ze względu na różnorodność swojej produkcji, posiadają go jednak poszczególne fabryki, które w wielu razach zdołały już te inwestycje zastosować. Wielokrotnie czynione ogólne próby P. Z. P. M. otrzymania wspólnej zagranicznej długoterminowej pożyczki inwestycyjnej nie osiągnęły dotąd rezultatu, określiły jednak przybliżoną przypuszczalną wielkość tego potrzebnego kredytu, który, na zasadzie otrzymanych cyfr, można obecnie określić na sumę około 15 milj. dolarów.

Potrzebny kredyt inwestycyjny otrzymany być może następującemi sposobami:

a) drogą kredytu długoterminowego zagranicznego, który posiada tę dobrą stronę, że realizacja planu inwestycyjnego mogłaby być dokonana szybko, droga ta posiada jednocześnie jednak niebezpieczeństwo stopniowego przechodzenia przedsiębiorstw w posiadanie kapitałów zagranicznych w razie niespełnienia przyjętych przez polski przemysł zobowiązań. Wogóle jednak otrzymanie tego kredytu natrafia na zasadnicze trudności, gdyż zagraniczni kapitaliści zgadzają się na udzielenie pożyczek tylko wielkim i solidnym przedsiębiorstwom, mogącym wykazać się z dochodowej pracy, a takich, niestety, kraj nasz posiada bardzo małą ilość;

b) drogą kredytu długoterminowego krajowego, na którą zamierza wejść Bank Gospodarstwa Krajowego;

c) drogą wkładów w przedsiębiorstwo uzyskanych zysków. Aczkolwiek program inwestycyjny w tym razie byłby realizowany w trybie powolnym, lecz zato stopniowym i dlatego mógłby być uważany za najpewniejszy i najzdrowszy.

Dla osiągnięcia możności dokonania inwestycyj, czy to tym, czy innym sposobem, koniecznym jest warunkiem, aby przedsiębiorstwa przemysłowe zarabiały. Niestety, tak nie jest obecnie, i jeżeli przejrzymy skrupulatnie bilanse fabryk metalowych, to przekonamy się, że tylko nieliczna ich część zarabia, reszta zaś ledwo istnieje, wegetuje, i to musi być uznane za złe i nienormalne.

Aczkolwiek daje się zauważyć wybitna poprawa w całokształcie życia gospodarczego Polski, to rezultat jej nie będzie wystarczającym, jeżeli przedsiębiorstwa nie zaczną zarabiać. Trzeba zaznaczyć z naciskiem, że nietylko konjunktury ekonomiczne, ale przedewszystkiem głęboko tkwiąca w społeczeństwie polskiem, przejawiająca się i w instytucjach ustawodawczych i wykonawczych ideologja szkodliwości wszelkich zarobków przedsiębiorstw wytworzyły tę wielce niezdrową sytuację, że przemysł pracuje bez zysków. Dopóki trwać będzie dogadzanie doktrynom demagogicznym, podporządkowanie biegu życia gospodarczego hasłom politycznym, a nie ekonomicznym, — tak długo istniejący stan rzeczy się nie zmieni i wszelkie pozatem zalecane środki zaradcze będą bezskutecznemi i bezcelowemi.

Przemysł metalowy jest dostawcą narzędzi pracy dla wszystkich odłamów życia gospodarczego, jeżeli przeto stawiane będą jakieś sztuczne tamy przeciwko rozwojowi i prosperacji tych odłamów, to i przemysł metalowy nie będzie mógł zarabiać i inwestować się z osiągniętych zarobków. Uważam przeto wszelkie ograniczenia cen na produkty rolne, węgiel, cukier i t. p. za szkodliwe i tamujące rozwój życia gospodarczego. Jeżeli państwo, w celu osiągnięcia w swych instytucjach zysków, podnosi ceny, i to nieraz w znacznej mierze, na wyroby, czy to monopolowe, czy inne, jak n. p. produkty drzewne, lub też podwyższa taryfy kolejowe, czy też stawki telegrafi-

czne i pocztowe, to my przeciwko temu nic mieć nie możemy, przeciwnie uważamy to, oczywiście z pewnemi zastrzeżeniami, za objaw pożyteczny, gdyż otrzymane zyski niewątpliwie będą uruchomione, a z drugiej strony dadzą one możność podwyższenia tak marnych dotychczas płac urzędniczych. Jeżeli Państwo stosuje te podwyżki w swoich instytucjach i uważa je za słuszne, to nie może i nie powinno przeciwstawiać się zarobkom przedsiębiorstw prywatnych.

Jednocześnie trzeba zwrócić uwagę na istniejący egoizm zawodowy rozmaitych grup gospodarczych, które, żądając prosperacji dla siebie, walczą jednak z aspiracjami w tymże kierunku innych przemysłów, względem których są one odbiorcami. Taka ideologja, która często zaznaczała się n. p. w obradach Komitetu Celnego, nie może być nazwana roztropną i dalekowidzącą.

Rozumiemy, że prosperacja w przemysie uzależniona jest od konjunktur ekonomicznych, t. j. głównie od stosunku podaży do popytu, ale zaznaczamy, iż jest ona w znacznej mierze uzależniona również od odpowiedniej polityki sfer rządowych. Pod tym względem, dla ułatwienia rozwoju przemysłu metalowego, uważamy za wskazane postawić następujące postulaty:

a) Zamówienia rządowe i komunalne, które mogą być wykonane w kraju, nie powinny być przekazywane zagranicy.

Zaznaczyć należy zachodzące uchybienia w tym względzie, które każdorazowo reklamowane były przez P. Z. P. M. O ile chodzi o wykorzystanie udzielanych nieraz przez zagranicznych dostawców udogodnień kredytowych, to przy dobrej woli instytucji zamawiającej zwykle dawało się sprawę tę uzgodnić dzięki rozumnej polityce i pomocy, jaką zawsze okazują Bank Polski i Bank Gospodarstwa Krajowego.

b) Konieczne jest należyte uprawnienie osób urzędowych, wydających zamówienia wyżej wymienione, i postawienie ich w tej sytuacji, aby za szybkość i śmiałość decyzji nie były one w następstwie pociągane do odpowiedzialności i nie były zmuszane do załatwiania spraw często formalistycznie i papierowo. Poprawa w pracy przemysłu metalowego i ułatwienie mu pewnych zysków mogą i powinny nastąpić w drodze wydawania zamówień nie w opóźnionej i przez to nieraz nieodpowiedniej porze. Nie może i nie powinno mieć miejsca wyznaczanie niemożliwych do wykonania terminów, nakładanie i pobieranie znacznych kar za ich opóźnienie, przetrzymywanie należnych wypłat, czynienie wszelkiego rodzaju niepotrzebnych trudności. Wyzbycie się ideologji walk z zyskiem jest warunkiem rozkwitu przemysłowego Polski.

c) Pożądane są ułatwienia w powiększeniu ilości godzin pracy, jeżeli konjunktury na to pozwalają, co zresztą leży w interesie robotników, pragnących jaknajwięcej zarobić. Zaznaczyć tu należy dużą poprawę wzajemnych stosunków robotników i przemysłowców w przemyśle metalowym i podkreślić należy, iż w Oddziale Warszawskim stosunki te układają się obustronnie w sposób zupełnie zadowalający.

d) Zmniejszenie stawek procentowych świadczeń socjalnych, obciążających nadmiernie przemysł, a niedających dostatecznych korzyści pracownikom, jak n. p. składki do Kas Chorych i Kas Emerytalnych.

e) Należyte popieranie działów przemysłu świeżo powstałych, potrzebnych do całokształtu życia gospodarczego, a narażonych na silną konkurencję zagraniczną. Pod tym względem zaznaczyć trzeba, iż obecne stawki celne na wyroby przemysłu metalowego nie są naogół wystarczające, nawet po zwaloryzowaniu, na wiele zaś z nich są tak małe, że wprost grożą istnieniu przemysłu danych grup.

f) Ułatwienie korzystania z kredytu krótkoterminowego i długoterminowego.

g) Wydanie dekretu zwalniającego od podatku dochodowego zyski z przedsiębiorstw, użyte na cele inwestycyjne.

h) Zezwolenie na dowolne odpisy amortyzacyjne, chociażby nawet 100 proc., i zwalnianie ich od podatku dochodowego, o ile użyte będą na cele inwestycyjne.

i) Przyznawanie ulg celnych na sprowadzane z zagranicy, nie wyłączając Niemiec, maszyny niewyrabiane w kraju, a służące do inwestycyj.

Wreszcie podkreślić muszę, iż wielką troską w życiu przemysłu metalowego i wielką przeszkoda w powzięciu decyzyj, dotyczących zamierzanych inwestycyj, jest obawa rezultatu, jaki może przynieść zawarcie traktatu handlowego z Niemcami.

Wiemy doskonale, że najbardziej wymaganym przez Niemcy równoważnikiem na udzielane Polsce koncesje będzie możliwie szerokie otwarcie importu do nas wytworów przemysłu metalowego. Orjentujemy się bardzo dobrze, że sfery rolnicze, jak również przemysłowe, produkujące surowce, pragnęłyby otworzyć wrota eksportowi do Niemiec swych produktów kosztem wzmożonego do nas importu wyrobów metalowych. Nie możemy oponować przeciwko temu, jeżeli to potrzebne będzie dla dobra całokształtu życia gospodarczego w Polsce, mamy jednak poważne obawy, czy korzyści uzyskane dla innych gałęzi życia gospodarczego Polski, wzamian za niewątpliwe klęski dla przemysłu metalowego, nie okażą się złudnemi i nie pozostaną tylko na papierze. Mamy natomiast pewność, że upadek przemysłu metalowego w Polsce będzie wielką stratą w całokształcie jej życia gospodarczego, oraz groźbą dla bezpieczeństwa jej granic.

Powyżej podane postulaty, których zastosowanie powinno wzmóc rozwój przemysłu metalowego i dać mu możność czynienia inwestycyj z otrzymanych zarobków, zostaną tylko czczem życzeniem i pustą literą, jeżeli zasadniczo nie zmieni się tkwiąca ciągle jeszcze, niestety, w ideologji polskiej myśl przeciwstawiania się możności zarabiania w przemyśle i tendencja zwalczania zysków.

Ze wszyskich przemysłów przemysł metalowy jest może najbardziej rdzennie polskim i niewątpliwie kierownicy tego przemysłu narodowego, zdobywszy pewne zyski, nie roztrwonią i nie zmarnują ich, lecz niezawodnie obrócą je w pierwszym rzędzie na poprawę bytu swych pracowników i robotników i na rozszerzenie swych warsztatów pracy, celem osiągnięcia możliwie szerokiej ekspansji i przyczynienia się do utrzymania mocarstwowego stanowiska Polski.

Postawienie przemysłu metalowego w Polsce na takiej stopie, by mógł skutecznie konkurować z przemysłem zagranicznym nietylko na rynku wewnętrznym, lecz i nazewnątrz, i możność uczynienia w nim koniecznych w tym względzie reorganizacyj i inwestycyj nie jest sprawą osobistą przemysłowców, lecz sprawą o doniosłości społecznej i państwowej.

Dla osiągnięcia tego celu należy pomagać nam w zamierzonej pracy i nie przeszkadzać w szukaniu i otrzymywaniu zysków i zarobków z naszych przedsiębiorstw.

Zasługi Syndykatu.

Z dniem 1 stycznia 1926 roku przekształcił się Syndykat Górnośląskich Hut Żelaznych i odtąd nazwał się Syndykatem Polskich Hut Żelaznych, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

W skład przeobrażonego Syndykatu wchodziły:

Zjednoczone Huty Królewska i Laura, Katowice; Huta Bismarcka, Wielkie Hajduki; Huta Pokoju, Sp. Akc., Nowy Bytom; Towarzystwo Akcyjne Zakładów Hutniczych „Huta Bankowa", Dąbrowa Górnicza; Towarzystwo Zakładów Metalowych, B. Hantke, Sp. Akc., Warszawa; Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa, Katowice; Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich, Warszawa; Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, Sp. Akc., Warszawa; Baildonstal, Sp. Akc., Katowice; Dąb. Huta Żelazna „Kraków", Sp. Akc., Kraków; Huta Silesia, Sp. Akc., Paruszowice, i Tow. Starachowieckich Zakładów Górniczych, Sp. Akc., Warszawa, i od 7 maja 1926 roku Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza.

Polityka cen jest probierzem dla każdego kartelu i syndykatu; pod tym względem należy podnieść, że Syndykat przez zredukowanie kosztów handlowych i uporządkowanie warunków kredytowych na rynku, a dopiero potem przez odpowiednie utrzymanie cen zapewnił nietylko skartelizowanym zakładom normalne korzyści, lecz oddziałał również korzystnie i niwelująco na całokształt naszej gospodarki. Nie należy jednak zapominać, że konieczność jaknajwydatniejszego poparcia wysiłków eksportowych hut oraz eksportu gotowych wyrobów żelaznych przemysłu wytwórczego, przy którym huty otrzymują ceny niższe od kosztów własnych produkcji, znajduje rekompensatę w cenach rynku wewnętrznego. Huty nasze muszą eksportować tak ze względu na konieczność zatrudnienia pewnej liczby robotników, jak i na udział w międzynarodowych kartelach, wobec których huty nasze muszą się wykazać rzeczywiście eksportowanemi kontyngentami. Przy ustalaniu cen wewnętrznych musiano się z temi względami liczyć, gdyż straty poniesione na eksporcie musiano z konieczności wyrównywać przez odpowiednią cenę w kraju.

Nie wolno pominąć znacznych ofiar, jakie poniosły huty dla poparcia dążeń rządu do stabilizacji naszych stosunków gospodarczych. Od maja 1926 do końca ubiegłego roku podrożały wszystkie czynniki kalkulacyjne, a najjaskrawiej te pozycje, które bądź bezpośrednio reguluje rząd, bądź, które stoją pod decydującym wpływem czynników rządowych. I tak podrożały:

a) przewozy kolejowe o 20—30 proc.;
b) złom żelazny (nawet dostarczany przez koleje państwowe) o 100 proc.;
c) płace robotnicze o 20—30 proc.;
d) podatki bezpośrednie o 10 proc., itd.

Również znacznie wzrosły ceny węgla i rudy żelaznej. Mimo to, cena sprzedaży żelaza pozostała niezmieniona.

W ten sposób odegrał Syndykat rolę czynnika równoważącego, dzięki któremu rząd potrafił łatwiej normować warunki w całej branży metalowej i przeszkodzić dowolnemu stosowaniu cen. Taka idea Syndykatu, idąca po linji jego własnej polityki, zasługuje bezwzględnie na uznanie i poparcie.

Celem zupełnego opanowania rynku, Syndykat dążył:

1. do uporządkowania warunków kredytowych dla wykluczenia możliwie wszelkiego ryzyka;
2. do uporządkowania wewnętrznego rynku zbytu przez zorganizowanie odbiorców.

W tym celu podzielono odbiorców na trzy kategorje, a mianowicie: na wielkich i powszechnie znanych stałych odbiorców, na mniejszych odbiorców, mających jednakże hurtowne składy, oraz na wszyst-

Jak powstały dwa największe teleskopy świata?

(Feljeton popularno-naukowy.)

PROJEKT BUDOWY TELESKOPU ZA PÓŁ MILJARDA DOLARÓW. CZY BĘDZIE WYKONALNY?... Z HISTORJI BUDOWY TELESKOPÓW... PRACA NAD WYKOŃCZENIEM JEDNEGO OBJEKTYWU WYMAGA DŁUGICH LAT CIERPLIWEJ PRACY... CZY OSIĄGNIĘTO JUŻ GRANICE WSZELKICH MOŻLIWOŚCI W BUDOWANIU TELESKOPÓW-GIGANTÓW?...

Przed kilkoma dniami obiegła prasę codzienną wiadomość, że berliński astronom Archenhold projektuje budowę największego w świecie teleskopu do zdobycia faktycznej wiedzy o tem, co się dzieje w przestworzach gwiezdnych. Teleskop miałby być zbudowany zbiorowym wysiłkiem wszystkich państw świata, kosztem wielu setek miljonów dolarów.

Do tej pory istnieją dwa największe teleskopy świata w Ameryce: jeden w obserwatorjum Yerkes pod Chicago o średnicy soczewki 1 metra 2 cm., i drugi, lustrzany, w obserwatorjum Hookera w Kalifornji, o średnicy soczewki 2,5 metra. Projekty astronoma berlińskiego zmierzają do czterokrotnego zwiększenia siły teleskopu lustrzanego Hookera.

Jak powstają teleskopy?

Stosunkowo niedawno zaczęto produkować teleskopy. W r. 1884 zaczęły produkować średnich rozmiarów soczewki zakłady Zeissa w Niemczech — niemal równocześnie „Societé Saint-Gobain" we Francji wyprodukowało po wielu trudach płyty szklane, z których powstały wyszlifowane zwierciadła największych obecnie teleskopów świata.

Praca nad objektywami astronomicznemi — jak to opisuje zajmująco nasz polski astronom dr. Jan Gadomski w miesięczniku „Przyroda i Technika" — jest niesłychanie trudna i skomplikowana.

Zaczyna się od konstrukcji specjalnych pieców szamotowych, mogących pomieścić 1.000 kg. crown'u lub 2.500 kg. flintu. Flint, zawierający PbO zamiast CaO, posiada znaczny ciężar właściwy, tak, że przy niektórych jego gatunkach kostka, wielkości cegły, może być tylko z trudem podniesiona do góry przez silnego mężczyznę. Piece te, stanowiące niejako „duszę" huty, buduje się na miejscu z największą starannością, gdyż od nich zależą w znacznym stopniu własności ostatecznego produktu. W tym celu plastyczną jeszcze gliną wypełnia się odpowiednie drewniane formy. Glina, tu użyta, musi być dostatecznie ogniotrwała, gdyż inaczej podczas topienia sama stopiłaby się wraz z masą szklaną, powodując jej zanieczyszczenie; ponadto po wypaleniu i wysuszeniu musi dawać produkt niezbyt porowaty, bo roztopione szkło

kich innych odbiorców. Dzięki temu podziałowi, osiągnął Syndykat właśnie tak świetne rezultaty. Opierając się bowiem na najdokładniejszej znajomości klienteli, prowadził Syndykat politykę swoją w ten sposób, że, mimo daleko idących rygorów wobec nielojalnych odbiorców, nie wywołał wrogiego nastroju przeciwko sobie, lecz przeciwnie, odbiorcy jego z bardzo nielicznemi wyjątkami uważają działalność i istnienie Syndykatu za podstawę ich własnego powodzenia.

Również ważną rolę odegrał Syndykat w organizacji handlu żelazem. Sytuacja, jaką zastał Syndykat na tem polu w chwili jego zawiązania się, była wprost rozpaczliwą. Trzy największe huty miały trzy własne, na szeroką skalę rozbudowane, firmy sprzedaży, a wszystkie inne posiadały niemal w każdem większem mieście zastępców i komisjonerów. Obok tych handlarzy, t. zw. pierwszej ręki, zwalczających się wzajemnie najostrzejszemi środkami, stał tradycyjnie znany hurtowny handel żelaza, zniechęcony do pracy chaosem i walką konkurencyjną samych hut, którego jednak inflacja i kryzys poinflacyjny tylko nieznacznie dotknęły. Natomiast wyrosła falanga mniejszych hurtownych kupców żelaza, którym tak własne firmy hut, jak i ich zastępcy, poprostu pchali żelazo, bez względu na obligo odbiorcy. Pozatem istniała cała chmara pośredników, którzy odegrali bardziej destrukcyjną rolę, którzy, nie utrzymując żadnych składów, lecz żyjąc tylko z pośrednictwa lub, co gorzej, z nieuczciwego wykorzystywania walki konkurencyjnej hut, wszelkiemi możliwemi sposobami rujnowali swych dostawców i siebie wzajemnie.

Zdawało się, że wybrnięcie z tego chaosu jest rzeczą niemożliwą. Uporządkowanie handlu żelazem wziął Syndykat na siebie i musiał przedewszystkiem wykluczyć z rynku żelaznego wszystkich spekulantów, którzy tylko okazyjnie handlowali żelazem i głównie przyczyniali się do dezorganizowania rynku wewnętrznego. W tym celu ustanowiono już w styczniu 1926 roku listy odbiorców hut. Z list tych następnie powykreślano wszystkich tych kupców, którzy przez nieuczciwe prowadzenie handlu narażali huty na straty.

Dobre strony tego energicznego wystąpienia okazały się niebawem w nadzwyczaj szybko postępującej organizacji odbiorców. Na rynku pozostali bowiem tylko starzy hurtownicy, mniejsi składnicy hurtowni oraz firmy własne hut i zastępcy, a uregulowanie ich stasunku do Syndykatu stało się już rzeczą łatwiejszą i wykonalną.

Obecnie Syndykat poszedł jeszcze dalej. Oto bowiem w dniu 25 lutego r. b. odbył się wielki zjazd detalistów handlu żelazem z Wielkopolski i Pomorza. I tutaj patronowała zjazdowi dobra wola Syndykatu w osobach p. Prezesa Balcera, p. Dyr. Frankowskiego i p. Inspektora Wönckhausa. Pod auspicjami przedstawicieli Syndykatu nastąpiło porozumienie hurtowników z detalistami.

Przedstawiciele Syndykatu wyraźnie protegowali słuszne interesy detalistów, przedewszystkiem silnie propagowali powołanie do życia Związku Detalistów na Wielkopolskę i Pomorze w tem słusznem zrozumieniu, że zdrowie handlu leży w interesie Syndykatu samego.

Syndykat Polskich Hut Żelaznych słusznie może uważać fakt ten za jedną z wieńca swoich zasług.

Z powyższego wynika, że Syndykat włożył i wkłada ogrom pracy, zdobył wielkie zasługi około uporządkowania handlu żelazem w Polsce i stabilizacji naszego życia gospodarczego. Jeszcze jednak wiele jest do zrobienia.

Należy sobie życzyć, żeby Syndykat również szczęśliwą rękę miał w uporządkowaniu eksportu na rynki zagraniczne. Mamy nadzieję, że delegacja Syndykatu, która udała się obecnie do Paryża na zaproszenie Międzynarodowego Syndykatu, również szczęśliwie rozwiąże kwestję podziału rynków zagranicznych. Życzymy jej jaknajpiękniejszych sukcesów.

A. L

łatwo wnika w ściany pieca i wycieka nazewnątrz; wreszcie zastosowany tu materjał musi być odporny na działanie kwasów, występujących w szkle (np. kwasu borowego), które w wysokiej temperaturze mogą działać.

Piec taki podgrzewa się najpierw przez szereg dni w innym specjalnym, znacznie większym piecu, stopniowo do coraz to wyższej temperatury, a wreszcie wrzuca się do niego szuflami mieszaninę, z której ma powstać szkło. Rolę „zaczynu" odgrywa tutaj domieszka kilku kawałków potłuczonego szkła tego właśnie gatunku, który ma być wytopiony.

Stopienie masy szklanej następuje w temperaturze 1400—1500° C. Wytwarzające się podczas tego procesu liczne gazy, w postaci większych i mniejszych baniek, muszą być starannie wydalone nazewnątrz. Przy topieniu specjalną uwagę poświęca się jednorodności masy szklanej, co w znacznym stopniu da się uzyskać przez mozolne mieszanie jej podczas topienia. Po ukończeniu mieszania, tygiel wydobywa się z „pieca-huty" i umieszcza na przeciąg tygodnia lub dłużej w „piecu-chłodnicy", gdzie wskutek kurczenia się pod wpływem obniżającej się temperatury tak tygiel jak i sama masa pęka na części. Po wybraniu lepszych odłamków szkła, odznaczających się dobrą jednorodnością i przejrzystością, stapia się je ponownie w jedną całość, by dopiero teraz otrzymać masę, przydatną do ostatecznego odlania soczewki.

Proces ponownego stapiania odbywa się już w innych naczyniach szamotowych przy temperaturze stosunkowo niewysokiej, która jednak wystarcza by nadać masie dostateczną płynność, potrzebną do wypełnienia nowej formy, zbliżonej już kształtem do przyszłej soczewki. Z takim trudem uzyskana bryła szkła, o konsystencji bardzo lepkiego płynu, zazwyczaj szwankuje jeszcze znacznie pod względem swych własności optycznych, gdyż, będąc jednorodną, nie jest jeszcze izotropową, t. zn. zachowaniem przypomina kryształ, wykazując często zjawisko podwójnego załamywania światła.

Aby uniknąć tych wad, stosuje się do tak uzyskanej, gorącej jeszcze masy przyszłej soczewki ponownie żmudny, specjalny proces chłodzenia, który zaczyna się w temperaturze 500—600° C., przebiega zaś bardzo wolno, trwając z reguły jeden miesiąc, lub, przy fabrykacji większych soczewek, nawet kilka miesięcy.

Czasem zdarza się, że, mimo zachowania największych ostrożności, zakradają się do wnętrza masy soczewki bańki gazu. Są one oczywiście bardzo niepożądanym „gościem", jakkolwiek pokazało się w praktyce, że wpływ ich przy obserwacjach astronomicznych jest niezbyt groźny.

Najważniejszą jest tutaj jednorodność samej masy soczewki, a więc zupełny brak zgęszczeń odmiennie załamujących światło. Zgęszczenia te są naj-

Sto osiemdziesiąt pięć miljonów złotych
na nowe inwestycje w przemyśle górnośląskim...

Z TEGO PRZEMYSŁ WĘGLOWY ZUŻYJE 50 MILJ., KOKSOWNICZY 65 MILJ., A CYNKOWY 70 MILJ. ZŁOTYCH... DA TO MOŻNOŚĆ WPROWADZENIA DALSZEJ RACJONALIZACJI PRACY, JEJ USPRAWNIENIA I UWIELOKROTNIENIA... KIEDYŻ WZOREM GÓRNOŚLĄSKIEGO PRZEMYSŁU PODĄŻY PRZEMYSŁ B. KONGRESÓWKI I ZAGŁĘBIA KRAKOWSKIEGO?...

Narzeka się u nas i biada na obecny nasz deficyt handlowy...

A jednak kiedyś będziemy go błogosławić, o ile tylko był wywołany wypłatą zagranicy tych sum, których zużyliśmy na sprowadzenie nowych maszyn i większej ilości potrzebnych nam surowców i chemikalij...

W tej chwili np. nasz G. Śląsk gotuje się do przedsiębrania nowej kampanji inwestycyjnej...

A przedstawiać się ma ona naprawdę w imponujący sposób...

Bo oto, jak się dowiadujemy, w górnośląskim przemyśle rozważana jest sprawa nowych inwestycyj, związanych z rozszerzeniem obecnych zakładów, jako też racjonalizacją produkcji.

Według obliczeń fachowców przemysł węglowy potrzebuje w obecnej chwili pięćdziesiąt miljonów złotych na racjonalizację produkcji, przemysł koksowniczy sześćdziesiąt pięć miljonów, a cynkowy siedemdziesiąt miljonów złotych, czyli w łącznej sumie sto osiemdziesiąt pięć miljonów złotych.

Zużyje się podaną sumę w sposób następujący:

Na robociznę — 85.500.000 zł.,

materjały i maszyny wyrab. w kraju — 62.500.000 złotych,

maszyny wyrabiane zagranicą — 37.000.000 zł., czyli 50 proc. projektowanych wydatków pozostałoby na Górn. Śląsku jako wynagrodzenie za pracę, 30% przypadłoby na przemysł metalurgiczny w Polsce, 20 proc. na przemysł zagraniczny.

Część tych inwestycyj jest już w realizacji i to przeważnie w przemyśle koksowniczym.

Przemysł ten osiągnął bardzo wysoki poziom produkcji, projektowane zaś inwestycje idą przedewszystkiem w kierunku budowy nowych piecy i rozszerzenia starych, jakoteż zastosowania najnowszych metod w dziedzinie technicznej. Inwestycje te przyczynią się do zwiększenia produkcji koksu o 1 miljon rocznie.

Projektowane inwestycje w przemyśle cynkowym również są już częściowo realizowane, a zmierzają w kierunku wyzyskania ubogich rud oraz zastosowania metody elektrometalurgicznej w produkcji cynku, jakoteż modernizacji prażalń i hut. Inwestycje te przyczynią się do wzrostu produkcji cynku o 30.000 ton rocznie.

Jedynie tylko przemysł węglowy, którego poziom produkcji nie osiągnął jeszcze stanu przedwojennego, w pierwszej linji potrzebuje wkładów eksploatacyjnych, których zadaniem jest usprawnienie produkcji i pełne wyzyskanie pokładów węgla; zmierzają więc one przedewszystkiem do uniknięcia rabunkowej gospodarki.

Charakter inwestycyj w przemyśle węglowym jest zatem zupełnie inny od wkładów w pozostałych gałęziach produkcji. O ile bowiem w przemysłach koksowniczym i cynkowym inwestycje na cele racjonalizacji produkcji mają za zadanie obniżenie kosztów produkcji, o tyle w przemyśle węglowym zmierzają

---

większym wrogiem hutnika i je to należy przedewszystkiem starannie zwalczać przy sporządzaniu i chłodzeniu mieszaniny. Stanowi to główną, najtrudniejszą czynność przy fabrykacji szkła, służącego do wyrobu dużych objektywów astronomicznych.

Otrzymane w opisany sposób soczewki nie są jeszcze wcale przezroczyste, gdyż powierzchnie ich są zawsze mniej lub więcej nierówne i chropowate. Dlatego to poddaje się je starannemu szlifowaniu i polerowaniu, co dopiero czyni je przezroczystemi. Praca ta wymaga wielkiej wprawy i dokładności, trwa zaś przy większych „sztukach" przez szereg miesięcy.

Celem usunięcia innej jeszcze, jakkolwiek mniej już szkodliwej, niż chromatyczna aberacja, wady soczewek, mianowicie t. zw. „aberacji sferycznej", dobry objektyw astronomiczny buduje się nie z dwóch, lecz trzech różnych, odpowiednio dobranych, soczewek, co oczywiście jeszcze bardziej powiększa koszty oraz nakład pracy. Nic też dziwnego, że wykonanie dużego, nowoczesnego objektywu, przeznaczonego do obserwacyj astronomicznych, wymaga nieraz, mimo zastosowania wszystkich zdobyczy techniki, kilku lat wytężonej pracy, oraz pociąga za sobą koszt wielu set tysięcy dolarów.

Ponieważ poszczególne powierzchnie soczewek składowych odbijają każda około 4 proc. padającego na nie światła (przy soczewkach potrójnych daje to stratę około 24 proc.), przeto zlepia się je ze sobą w jedną całość przy pomocy t. zw. „balsamu kanadyjskiego", mającego bardzo zbliżone własności optyczne do szkła. W ten sposób strata na sile światła redukuje się do 8 procent.

W ostatnich czasach przekonano się, że konstruowanie objektywów o średnicy większej niż 1 metr, mija się z celem. Wprawdzie inżynierowie-hutnicy umieją już dzisiaj odlewać potrzebne do ich wyrobu olbrzymie płyty szklane o wymaganej jednorodności materjału, lecz zysk, jaki przynosi to obserwacjom astronomicznym, jest problematyczny. Bardzo bowiem duże soczewki przy pewnych położeniach lunety deformują się w sposób wyraźny pod wpływem własnego ciężaru, co, rzecz zrozumiała, wpływa w ujemny sposób na dobroć wytwarzanych przez nie obrazów. Aby tego uniknąć, należałoby budować objektywy o znacznej grubości, co jednak stałoby się przyczyną absorbcji tak znacznego procentu przechodzącego przez nie światła, że przyniosłyby w rezultacie nie zysk, lecz stratę siły świetlnej narzędzia. Tak więc, jak się zdaje, osiągnęliśmy już obecnie w konstruowaniu wielkich soczewek granicę, której ze względów praktycznych przekroczyć nie można. Póki zaś problem achromatyczności nie zostanie rozwiązany na innej drodze, przy pomocy lżejszych gatunków szkła, dalszego postępu na tem polu spodziewać się nie możemy."

one do zupełnego wykorzystania pokładów węglowych i uniknięcia rabunkowego wydobywania węgla.

To też kopalnie węgla, znajdując się obecnie w trudnych warunkach finansowych, przez stosowanie wobec nich polityki reglamentacji i cen oraz przez straty, ponoszone na eksporcie węgla, nie posiadają odpowiednich kapitałów, aby swój program inwestycyjny mogły natychmiast wprowadzić w życie.

Przemysł koksowniczy znalazł środki na inwestycje w tem, że ceny koksu kształtują się na podstawie kupieckiej kalkulacji, a nadto nowe inwestycje przyczynią się bardzo wydatnie do zmniejszenia własnych kosztów.

Przemysł cynkowy realizuje swoje inwestycje przez podwyżkę kapitału zakładowego i przez pożyczki, co pozwoli na bardzo wydatne obniżenie kosztów produkcji.

Urzeczywistnienie w jaknajkrótszym czasie tak szerokiego planu inwestycyjnego postawi przemysł górnośląski na równi z przemysłem zachodnio-europejskim, a zarazem przyczynić się może do wzmocnienia pozycji jego na rynku europejskim i zadecydować o dalszym postępie i rozwoju.

W związku z tem przychodzi na myśl pobożne westchnienie:

—Kiedy też przemysł innych połaci naszego kraju, jak np. w b. Kongresówce, na Kresach i w Zagłębiu Krakowskiem stanie na wysokości usprawnienia przemysłu górnośląskiego?...

W. R.

Udział przemysłu metalowego w Powszechnej Wystawie Krajowej.

Organizacja Powszechnej Wystawy Krajowej przewiduje podział przedmiotów wystawowych na 32 grupy, z których każda dzieli się na klasy.

Polski Związek Przemysłowców Metalowych, w myśl porozumienia z Zarządem Wystawy, będzie reprezentował trzy następujące grupy wystawców.

Grupa XIII, nosząca nazwę „Przemysł Metalowy", będzie się składała z następujących 9-ciu klas:

1. Mosty żelazne, konstrukcje żelazne, kotły, aparaty i rezerwuary.
2. Dźwigi, żórawie portowe, windy osobowe i budowlane, podnośniki wszelkiego rodzaju.
3. Sprzęty metalowe: łóżka, szafy, kasy ogniotrwałe, wózki i t. d.
4. Części składowe metalowe do centralnego ogrzewania, urządzeń kąpielowych i dezynfekcyjnych, waterklozetów, kanalizacji, wodociągów, wentylacji, pralni. Piece piekarskie i cukrownicze, piece żelazne do ogrzewania, kuchnie żelazne, palarnie kawy, suszarnie, lodownie i t. d.
5. Masowe narzędzia metalowe do użytku domowego, rolnictwa, ogrodnictwa i rzemiosła, podkowy, hacele, hufnale, podkówki oraz naczynia stołowe i kuchenne.
6. Galanterja metalowa (szpilki, igły, sprzączki, agrafki, guziki, okucia do zaprzęgów i t. p.) łańcuchy, kłódki, zamki, gwoździe, śruby, nity, okucia budowlane i meblowe, liny, siatki, gremple.
7. Przybory do oświetlenia wewnętrznego i zewnętrznego: gazowego, elektrycznego, spirytusowego, naftowego i świecowego.
8. Wyroby luksusowe, dekoracyjne i artystyczne z żelaza, metali szlachetnych i półszlachetnych.
9. Broń i amunicja.

Grupa XIV, „Przemysł maszyn, narzędzi i aparatów", składać się ma z 5-ciu klas:

1. Parowe maszyny, silniki gazowe i spalinowe, lokomobile dla przemysłu oraz pompy, kompresory i ekshaustory.
2. Obrabiarki wszelkiego rodzaju.
3. Maszyny rolnicze, lokomobile rolnicze przewoźne, silniki spalinowe przewoźne, maszyny młynarskie oraz wszelkie części składowe do tych maszyn.
4. Armatury wszelkiego rodzaju. Kurki parowe, gazowe i wodociągowe, zawory bezpieczeństwa, smarowniki do oliwy i tłuszczów, zasuwy, inżektory, aparaty do zasilania kotłów, pompy do oliwy i tłuszczów.
5. Aparaty i narzędzia precyzyjne a) pomiarowe, b) fotograficzne i optyczne, c) medyczne, d) urządzenia laboratoryjne, e) zegary.

Grupa XV, „Przemysł środków przewozowych", będzie się dzieliła na 6 następujących klas:

1. Parowozy i wagony, tramwaje, walce szosowe i części do nich oraz lokomotywy i kolejki polowe.
2. Samoloty i balony.
3. Okręty, statki, łodzie motorowe i zwykłe.
4. Samochody, motocykle, rowery i części do nich.
5. Urządzenia kolejowe: zwrotnice, semafory, hamulce i t. d.
6. Wozy luksusowe, gospodarcze, transportowe i drobne środki przewozowe.

Polski Związek Przemysłowców Metalowych organizuje reprezentowane przez siebie działy przemysłu za pośrednictwem zarządów grup i klas, które otrzymały od Zarządu Wystawy pewne uprawnienia.

Jako stały łącznik pomiędzy powyższemi grupami i zarządem Wystawy będzie t. zw. „Komitet Wystawowy przy Polskim Związku Przemysłowców Metalowych", w którego skład wejdą przedstawiciele Zarządu Wystawy, przedstawiciele Zarządu P. Z. P. M. i przedstawiciele grup XIII, XIV i XV.

Przemysłowcy, zrzeszeni w P. Z. P. M., odbyli już szereg posiedzeń, rezultatem czego jest zorganizowanie zarządów większości klas, wybór zarządów grupy XIV i grupy XV oraz delegowanie przedstawicieli tych dwóch grup do Komitetu Wystawowego.

W myśl organizacji, opracowanej przez Zarząd Powszechnej Wystawy Krajowej, do kompetencji zarządu grupy należą następujące sprawy:

1. Reprezentacja przemysłowców danej grupy wobec władz Wystawy.
2. Zorganizowanie wystawców w obrębie grupy.

a) pozyskanie jaknajwięcej wystawców w tym celu, aby każda dziedzina produkcji była reprezentowana na Powszechnej Wystawie Krajowej; w związku z tem zebranie ścisłego materjału wystawowego

Roman Ciążyński

Poznań, ul. Masztalarska 5a

Telefon nr. 55-40. Telefon 55-40.

POLECAM:

Maszyny rzeźnicze

jak: Kutry, wilki do ręki i zapędu motorowego, szprycе cylindrowe, maszynki do nakroju „FAVORIT" oraz wszelkie przybory rzeźnicze.

5503

UWAGA:

Wystawiam na Międzynarod. Targach w Poznaniu od 29 IV. — 6 V. 1928 r. Hala Maszyn.

ST. GRABIANOWSKI

Biuro Inżynierskie i Dom Techniczno - Handlowy

Poznań	Katowice	Bydgoszcz
Plac Wolności 14 a	ul. Słowackiego 24 (dom własny)	ul. Dworcowa 66
Tel. 4010 i 4011	Tel. 1321 i 1322	Tel. 912.

Poleca do dostawy ze swoich składów w Poznaniu i Bydgoszczy oraz z reprezentowanych hut:

ARMATURĘ: parową, gazową i wodociągową, szkła wodowskazowe, wzierne i ochronne manometry, oliwiarki, smarownice.

USZCZELNIENIA: Klingerit, tekturę azbestową i techniczną, płyty gumowe i sznur., pakunek konopny, azbestowy, grafitowany.

POMPY: skrzydełkowe, tłokowe, membranowe, tłoczki, smoki.

WĘŻE: gumowe, czerwone i czarne, parciane, ssące.

WYROBY SZMERGLOWE: tarcze, papier, płótno, proszek.

APARATY DO SPAWANIA: wytwornice, palniki do spawania i cięcia, wentyle redukcyjne, tlen, karbid, pałeczki, proszek i drut do spawania.

PIŁY: tarczowe, gatrowe i taśmowe, piłki do metalu.

SILNIKI: elektryczne na prąd stały i trójfazowy, silniki spalinowe.

TYGLE GRAFITOWE, cegłę szamotową, masę izolacyjną, korkową i inne artykuły techniczne.

4505b

„Wartome"

Fabryka Maszyn i Armatur Odlewnia Metali

Poznań, ul. Dąbrowskiego 79, tel. 65-74.

Wykonuje wszelką armaturę parową, gazową i wodną, reperacje wszelkich maszyn rolniczych i armatur. Gryzowanie kół zębatych do samochodów i t. d. Odlewy z miedzi, spiżu, mosiądzu, fosforbronzu, niklu, stalbronzu i wszelkie odlewy galanteryjne i t. p. 4312

Kosztorysy i porady techniczne bezpłatnie.

Rok założ. 1923 Rok założ. 1923

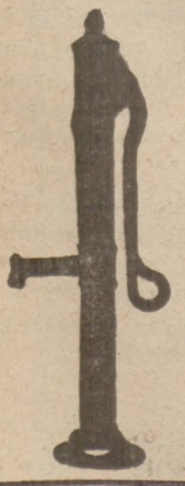
Wędzidła

dla koni wszelkich rozmiarów i gatunków ocynowane i surowe. Spinki do kopert i kartonów. 2464

Prasy do skwierek różnych wielkości. Skrobacze do świń (Schweineschabergloken), Kaszorki, Przetłoki, Nabierki, Lejki, Miski do smalcu, Puszki do pasztetów, oraz wszelkie inne artykuły w zakres rzeźnictwa wchodzące poleca firma

„FABA" Fabryka Masowych Wyrobów Metalowych

J. WIŚNIEWSKI, Poznań, Górna Wilda 94



POMPY różnego rodzaju

do zapędu ręcznego, manежem i mechanicznego, do studzien zwykłych i głębokich

Wiercenie studzien

zwykłych i artezyjskich

J. Kopczyński i Sp.

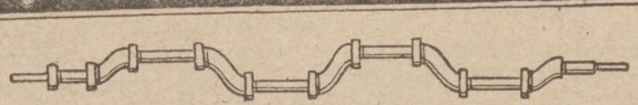
Poznań, ul. Łazarska 30

Nr. tel. 60-42 Rok zał. 1893

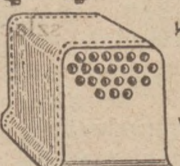
Fabryka pomp i przedsiębiorstwo wiercenia studzien

ODDZIAŁ W BYDGOSZCZY

ul. Dworcowa nr. 46. 3017



WAŁY KOLANOWE DO WSZYSTKICH SYSTEMÓW MŁOCARŃ PAROWYCH JAK TEŻ KOMPLETNE ŁOŻYSKA DO NICH.



KOMPLETNE PALENISKA LOKOMOBILOWE I DO LOKOMOTYW JAK TEŻ DO WSZYSTKICH SYSTEMÓW KOTŁÓW PAROWYCH.

WYKONUJE: W NAJKRÓTSZYM TERMINIE I NA DOGODNYCH WARUNKACH.

S. SAMULSKI i Sp. PLESZEW

FABRYKA MASZYN I ARMATUR - ODLEWNIA - KOTLARNIA

5419

co do ilości firm, biorących udział w Wystawie w danej grupie, zapotrzebowanie powierzchni użytkowej przez poszczególnych wystawców oraz określenie obszaru dla całej grupy.

b) Wybór miejsca i celowe rozmieszczenie poszczególnych rodzajów produkcji tak, aby grupa przedstawiała na Wystawie jednolitą całość.

c) Zebranie życzeń wystawców, dotyczące kwestyj transportowych i kwaterunkowych.

3. Zbieranie od poszczególnych wystawców należycie wypełnionych i prawnemi podpisami zaopatrzonych deklaracyj, zawierających zamówienia na miejsca.

4. Wydawanie zaświadczeń poszczególnym wystawcom, że ich eksponaty są przez nich samych wykonane.

5. Proponowanie kandydatów jako sędziów i rzeczoznawców do sądów konkursowych.

KĄCIK PRAWNICZY.

Odpowiedzialność kolei żelaznych przy transportach międzynarodowych.

II.

Jeżeli wydanie przesyłki nie nastąpi w ciągu dni trzydziestu po upływie terminu dostawy, przesyłkę uważa się za zaginioną bez dostarczenia innego dowodu.

W razie uszkodzenia lub częściowego braku przesyłki kolej żelazną winna zapłacić całkowitą sumę, o którą zmniejszyła się wartość towaru. Jeżeli przesyłka była ubezpieczona, następuje jeszcze dodatkowe wynagrodzenie strat (których istnienie i wysokość należy udowodnić). Kolej odpowiada dalej za straty spowodowane przez niezachowanie terminów dostawy, o ile nie udowodni, że opóźnienie wynikło wskutek okoliczności, niezależnych od jej woli i postępowania; *bez udowodnienia* strat można żądać wypłaty:

$^1/_{10}$ przewoźnego za opóźnienie, nie przekraczające $^1/_{10}$ terminu dostawy;

$^2/_{10}$ — za opóźn., nie przekr. $^2/_{10}$ terminu dost.;

$^3/_{10}$ — za opóźn., nie przekr. $^3/_{10}$ terminu dost.;

$^4/_{10}$ — za opóźn., nie przekr. $^4/_{10}$ terminu dost.;

$^5/_{10}$ — za opóźn., przekracz. $^4/_{10}$ terminu dost.

W razie *udowodnienia* strat, może być przyznane odszkodowanie w kwocie wyższej, nie przewyższającej wszakże sumy przewoźnego.

W razie ubezpieczenia za opóźnienie terminu dostawy można żądać, *nie udowadniając szkody,* sumy podwójnej w stosunku do tej przy przesyłce nieubezpieczonej. *W razie udowodnienia* strat, poniesionych wskutek opóźnienia, można przy przesyłce ubezpieczonej żądać pełnego zwrotu poniesionych strat.

Wypłaty pełnego i całkowitego odszkodowania, obejmującego sumę strat wraz z odsetkami, można żądać we wszystkich tych wypadkach, gdy straty spowodowane były złą wolą lub poważnem niedbalstwem ze strony kolei żelaznej.

Odpowiedzialność, wynikająca z umowy o przewóz, nie rozciąga się na przedmioty, które, pomimo, że są wyłączone z przewozu lub dozwolone do przewozu tylko pod pewnemi warunkami, oddano do przewozu pod niewłaściwą lub niedokładną nazwą, albo, gdy nadawca nie zachował co do tych przedmiotów przepisanych środków ostrożności.

Z chwilą, kiedy przewoźne i inne ciążące na przesyłce opłaty zostały uiszczone i przesyłkę odebrano, wygasają wszelkie roszczenia do kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz, z następującemi wyjątkami:

1.) Jeżeli uprawniona osoba może udowodnić, że straty powstały wskutek złej woli lub poważnego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej;

2.) gdy chodzi o odszkodowanie za straty z opóźnienia terminu dostawy i zgłoszono je w przeciągu dni 14 po odbiorze;

3.) gdy chodzi o szkody, które ustalono przed przyjęciem przesyłki, — albo których ustalenia należało dokonać przed przyjęciem, lecz nie dokonano z winy kolei żelaznej;

4.) gdy roszczenia tyczą się szkód, niedających się zauważyć zewnętrznie, i stwierdzonych po odebraniu przesyłki, jednakże tylko pod następującemi warunkami:

a) żądanie stwierdzenia powinno być zgłoszone do kolei żelaznej lub do właściwego sądu niezwłocznie po ujawnieniu szkody, najpóźniej jednak w siedem dni po odebraniu przesyłki,

b) osoba uprawniona powinna udowodnić, że szkoda nastąpiła w czasie między nadaniem przesyłki do przewozu a jej odbiorem.*)

Ponieważ zastrzeżenia, poczynione przy odbiorze przesyłki, mają znaczenie tylko wówczas, gdy kolej żelazna wyraziła na nie swą zgodę, — odbiorca powinien w swym interesie odmówić przyjęcia przesyłki nawet po otrzymaniu listu przewozowego i opłaceniu przewoźnego, dopóki, zgodnie z jego żądaniem, szkoda przezeń wskazana nie zostanie stwierdzona.

Gdyby przy odbiorze przesyłki okazał się brak niektórych przedmiotów, wymienionych w liście przewozowym, w takim razie odbiorca może wyłączyć z pokwitowania przedmioty brakujące, wyszczególniając je oddzielnie. Wszystkie roszczenia należy zgłaszać na piśmie.

Roszczenia o odszkodowanie za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie i opóźnienie dostawy przesyłki ulegają przedawnieniu po roku, o ile odszkodowanie nie było już przedtem ustalone mocą uznania przez kolej żelazną w drodze ugody dobrowolnej lub wyroku sądowego. Wyjątkowo, jeżeli udowodniono, że szkoda powstała wskutek złej woli lub poważnego niedbalstwa ze strony kolei żelaznej, termin zgłaszania roszczeń o odszkodowanie ulega przedawnieniu dopiero po trzech latach.

W wypadkach uszkodzenia lub częściowego braku przesyłki, przedawnienie liczy się od dnia wydania przesyłki, — w wypadkach zaś zaginięcia lub opóźnienia dostawy — od dnia upływu terminu dostawy.

Przerwę przedawnienia określają prawa kraju, gdzie było zgłoszone roszczenie.

*) Jeżeli jednak stwierdzenie stanu przesyłki przez odbiorcę mogło nastąpić na stacji przeznaczenia i kolej żelazna oświadczyła gotowość swą w tym względzie, postanowienie podane w pozycji 4.) nie stosuje się.

W razie zgłoszenia na piśmie reklamacji do kolei żelaznej przez osobę uprawnioną, bieg przedawnienia zawiesza się, dopóki reklamacja nie zostanie rozstrzygnięta. W razie odrzucenia reklamacji, termin wznawia się od dnia udzielenia przez kolej reklamantowi odpowiedzi pisemnej i zwrotu załączonych przy reklamacji dowodów usprawiedliwiających. Udowodnienie faktu zgłoszenia reklamacji lub udzielenia odpowiedzi na nią, jak również zwrotu dowodów, należy do strony, powołującej się na te okoliczności. Dalsze reklamacje, zgłaszane do kolei żelaznej lub instancyj wyższych, nie zawieszają biegu przedawnienia. Roszczenia, które wygasły lub uległy przedawnieniu, nie mogą być zgłaszane ponownie, i to ani w drodze wzajemnego powództwa, ani też w drodze sprzeciwu.

Wyroki sądowe, zapadłe na zasadzie Konwencji Berneńskiej w sądach właściwych przy postępowaniu spornem lub zaocznem, po uprawomocnieniu się ich zgodnie z obowiązującemi ten sąd przepisami, wykonywane są przez władze właściwe państw, które podpisały Konwencję, zgodnie z warunkami i formalnościami, ustanowionemi przez prawa państwa, gdzie wyrok jest wykonywany. Zabezpieczenie kosztów sądowych w sprawach, wynikłych z umowy o przewóz międzynarodowy, nie może być jednak wymagane.

A. Zw.

Z ŻYCIA GOSPODARCZEGO ZAGRANICY

ANGLJA.

Prasa tutejsza i zainteresowane koła przemysłowe poświęcaja coraz więcej miejsca i czasu omawianiu konkurencji polskiego węgla na rynkach zagranicznych.

Angielscy przemysłowcy i eksporterzy węgla zdają sobie doskonale sprawę z trudności uzyskania zpowrotem rynków zagranicznych, utraconych na rzecz Polski w r. 1926. Prasa fachowa w ostatnich czasach poświęca temu zagadnieniu wiele miejsca i stwierdza, że konkurencja z Polską jest trudna lub niemożliwa, przypisując to następującym powodom: 1. węgiel polski jest najlepszy ze wszystkich kontynentalnych, 2. warunki geologiczne szybów polskich ułatwiają eksploatację, 3. uposażenie techniczne kopalń zrobiło w ostatnich latach olbrzymie postępy i dziś zapewne przewyższa, a w żadnym razie nie ustępuje uposażeniu technicznemu kopalń angielskich, 4. płace robotnicze w Polsce są znacznie niższe, niż w Anglji, 5. dzięki uprzywilejowanym taryfom kolejowym węgiel polski opłaca sh 3 d. 4 per tona za przewóz do portu, wynoszący 375 mil ang., podczas gdy przewóz tony węgla angielskiego do portu odległego o 50 mil ang. kosztuje sh 5 d 6.

Ostatnie 2 punkty dały powód do półoficjalnej enunciacji tutejszego związku właścicieli kopalń, uskarżającej się na „nieuczciwą konkurencję" (unfair competition) ze strony Polski, umożliwioną dzięki „głodowym płacom robotnika" i „ukrytemu systemowi subsydjowania eksportu" ze strony rządu przez taryfę kolejową, która przewozi węgiel niżej ceny kosztu. Na zarzuty te odpowiedziało doskonale Biuro Prasowe Poselstwa R. P. w Londynie, w wywiadzie, przedrukowanym przez całą prawie prasę angielską, stwierdzając, iż niższe koszty utrzymania w Polsce pozwalają robotnikowi na poziom życia równy prowadzonemu przez robotnika angielskiego, otrzymującego płacę o 50 proc. wyższą; zaś co do taryfy kolejowej najlepszą odpowiedzią jest fakt, że P. K. P. wykazały w roku ubiegłym znaczny zysk. Zresztą uskarżanie się na subsydjowanie górnictwa ze strony kraju, który sam dziesiątki miljonów funtów wypłacił w formie subsydjum tejże gałęzi przemysłu, jest wprost dziecinne.

„Journal of Commerce" stwierdza otwarcie, iż efektywna konkurencja z węglem polskim jest w warunkach obecnych mrzonką i że jedynie osiągnięcie przez górników śląskich podwyżki płac o 25 proc. umożliwi, w pewnej mierze przynajmniej, konkurencję. „Nawet wówczas" — dodaje pismo — „węgiel polski będzie miał przewagę w postaci uprzywilejowanej taryfy kolejowej" i „będzie w stanie utrzymać swe stanowisko na rynku światowym". Anglja pociesza się faktem, że polskie możliwości są ograniczone warunkami portowemi i kolejowemi (brak dostatecznej ilości wagonów), które nie pozwalają Polsce na eksport węgla, odpowiadający jej naturalnym możliwościom. Pisma jednakże otrzegają, że „coraz więcej kapitału inwestuje się w polskie kolejnictwo i budowę portów, wskutek czego konkurencja polska będzie stale wzrastać."

Ostatnio zawarty kontrakt na dostawę węgla polskiego przez zarząd kolei norweskich jest jaskrawą ilustracją powyższych uwag, gdyż Anglicy, starając się o odzyskanie tego rynku, ofiarowali węgiel po cenie efektywnie niższej od kosztu, która jednak okazała się o 2 sh wyższa, niż cena oferty polskiej.

FRANCJA.

Mocą dekretu rządowego z dnia 20 grudnia 1927 r. zniesione zostało dawniejsze rozporządzenie o reglamentacji przywozu węgla do Francji. Zatem od dnia 1 stycznia rb. import węgla odbywać się może z całą swobodą.

CZECHOSŁOWACJA.

Prasa krajowa podnosi fakt, że koleje niemieckie przyznają z ważnością do końca grudnia r. 1928 zniżki taryfy kolejowej ze Szczecina do Bogumina z 806 na 561 halerzy dla przewozu rudy żelaznej, manganowej, oraz odpadków żwiru żelaznego.

Taryfa zniżona zastosowana będzie jedynie w tym wypadku, jeżeli jeden lub kilku odbiorców zobowiąże się do końca rb. sprowadzać tą drogą najmniej 100 tys. ton. W razie przekroczenia tej ilości przyznana będzie dalsza zniżka, wynosząca 56 halerzy.

To posunięcie kolei niemieckich posiada pewne znaczenie dla gospodarstwa polskiego, a mianowicie zważywszy, że ostatnio znaczne ilości rudy szwedzkiej przeznaczonej dla Czechosłowacji przechodziły tranzytem przez Gdańsk — przyczyniały się one do wzmożenia obrotu importowego, a co za tem idzie opłacalności frachtów kolejowych i morskich.

(Zebrał i opracował *J. Taberski*).

Poważne źródła dostawcze

Dla automobilistów
„VULCAN ELECTRO“ Elektryczny aparat wulkanizacyjny w podróż i do użytku warsztatowego poleca
W. Narożny i S-wie, Poznań 1, ul. Ogrodowa 15/16
Telefon 2658 3337d

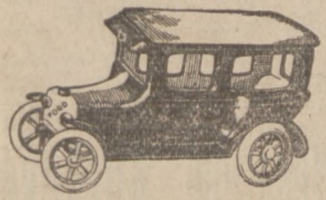
Naczynia mleczarskie, naczynia kuchenne, wyroby blaszane cynowane, kotły, zbiorniki do wody, mleka itp. poleca 2123
J. Wiśniewski, Zakłady Blacharskie w Warszawie, Nowy Świat 62. Telefon 268-19

ŚRUBY do drzewa toczone, mosiężne i poniklowane Wszelkie części fasonowe mos.
„HELIOS“ Poznań, Św. Marcin 68. Tel. 36-99 4827

Ręczne magle domowe i wszelkie maszyny rolnicze poleca 178
Fabryka Maszyn i Odlewnia Żelaza, Bracia Biskupscy S. A. w Kołomyi.

Kubełka elewatorowe dla młynów,
Sprężyny dla wszelkiego rodzaju przemysłu, oraz inne części blaszane wyrabiają
Zakłady wyrobów sprężynowych „Spiral“
5529 **Łódź, Podleśna 10.**

Karabinki do siatek rowerów damskich wyrabia
„PROGRES“ Fabryka wyrobów drucianych i drobnomet.
J. Ciastowski — Poznań, Wielkie Garbary 39.
SPECJALNOŚĆ: Wypracowanie wynalazków i projektów i wykonanie tychże.
5557



ZABAWKI
poleca 2565c
Wytwórnia Zabawek „Precyzja“
Inż. Bolesław Stan, Poznań
Sołacz-Podolska 2. tel. 3974.
Żądać ilustrowany cennik.

Szkło okienne, kit szklarski, diamenty do rżnięcia szkła
poleca hurtownie **M. WARM, Gniezno** 4497

Hurt. rowerów, 4313 oraz wszelkich części rezerwowych, Wirówki, butelki termosowe
HURTOWNIA PNEUMATYKÓW T. z o. p. OSTRÓW (Wlkp.)

KUCHENKI GAZOWE
3615a **1-, 2- i 3-płomienne,**
Tow. Akc. „WIEPOFAMA“ Poznań-Dąbrowskiego 81, tel. 61-56

5554


Foremki na babki, placki, strucle i na galaretę
karbowane z białej blachy na kształt zagraniczny poleca
Mech. Wytwornia Wyrobów Blaszanych i Pralek
B. PEŁKA — SOSNOWIEC-POGOŃ.

ARMATURĘ do instalacji ogrzewania centralnego:
2925a krany-regulatory, zasuwy Peeta, odwadniacze i t p.
oraz
armaturę przeciwpożarową, wodociągową i kąpielową
w wytwornem wykonaniu polecają
Janczewski i Freymark, Warszawa, Mokotowska 49



5332 b FABRYKA P. F. „RUBIN“
WARSZAWA MURANOWSKA № 38.

Globus
4536
Fabryka Pił i Narzędzi Sp. z ogr. odp.
Katowice, ul. Wojewódzka 29, tel. 2078

Pierwsza Krajowa Wytwórnia Sprężyn
DLA WSZYSTKICH GAŁĘZI PRZEMYSŁU
SPIRAL
WARSZAWA, ul. Żytnia nr. 20, tel. 36-39.
5129



Tarki do prania 5524
„MARS“
FABRYKA WYROBÓW DRZEWNYCH
LUBLINIEC G/ŚL.

Zamki meblowe 4311
Zawiasy taśmowe (Klavierbänder)
Szyny do schodów (Treppenleisten)
Fabryka „Fema“ T. A., Bydgoszcz.

PRACOWNIA DIAMENTÓW DO RŻNIĘCIA SZKŁA I DO TARCZ SZMERGLOWYCH



H. SZEFTEL
Warszawa, Graniczna 16
Egz. od 1882 r.



E. Pitak & Co.
fabr. wyr. drzewn.
Bydgoszcz,
ul. Zduny 18/19 tel. 353



Specjalność: fabrykacja masowa wszelk. artykuł. domowych. 4130

WIADOMOŚCI Z BRANŻY

SYNDYKAT NACZYŃ ŻELIWNYCH.

W ostatnich dniach wśród hurtowników warszawskich mówiono o tem, że syndykat naczyń żeliwnych, surowych i emaljowanych się rozpada. Wiadomość ta jednakże okazała się fałszywą. Wręcz przeciwnie — na ostatniem zebraniu fabrykantów naczyń żeliwnych postanowiono, aby, oprócz zwykłej kontroli lotnej na fabrykach, wyznaczyć w poszczególnych fabrykach stałych kontrolerów z ramienia Syndykatu, ażeby tym sposobem uchronić fabrykantów od wszelkiego podejrzenia i żeby nikomu nie mogło przyjść nawet na myśl, że ten lub ów fabrykant za plecami syndykatu może prowadzić swą osobistą politykę handlową.

Wskutek powyższego wśród odbiorców fabrycznych nastąpiło uspokojenie i utwierdziło się przekonanie, że Syndykat, po ostatniem zebraniu zrzeszonych fabrykantów, jeszcze więcej się wzmocnił.

W SPRAWIE CEN ŚRUB.

Ostatnio kupcy Pomorza i Poznańskiego, gdzie konkurencja niemiecka oferuje niższe ceny, interpelowali syndykat śrub w sprawie cen. Ceny na śruby w Polsce pozostają, jak wiadomo, bez zmiany od kwietnia roku ubiegłego, chociaż robocizna od tej pory wzrosła od 6—7%. Fabryki polskie pracują natomiast w warunkach znacznie gorszych od fabryk niemieckich, szczególniej pod względem środków obrotowych i kredytów. To też nic dziwnego, że ceny polskie mogą odbiegać od dumpingowych cen niemieckich. W interesie jednak przemysłu krajowego nie mogą one rywalizować z niemi.

UDZIAŁ NIEMIEC W IMPORCIE MASZYN DO POLSKI,

według statystyki, opracowanej przez „Lewiatana", za pierwsze półrocza roku 1926 i 1927 daje następujące wyniki: Parowozy i elektrowozy I półr. 26 r. 68.9%, ogólnego przywozu I półrocze 1927 r. 52.5%. Silniki 51.9% i 62.8%, pompy 65.0% i 47.2%, maszyny elektryczne 51.7% i 58.4%, urządzenia hutnicze 13.3% i 100.0%, obrabiarki do metali 44.6% i 30.5%, obrabiarki do drzewa 28.9% i 62.3%, maszyny włókiennicze 35.3% i 43.2%, papiernicze 73.0% i 91.7%, maszyny rolnicze 49.6% i 51.1%, maszyny przemysłu spożywczego 57.6% i 63.5%, kotły i armatura 35.8% i 42.0%, transmisje 69.0% i 67.1%, materjały elektrotechniczne 71.7% i 79.1%. Widać z tych cyfr, jak wielki jest import przemysłowy polski z Niemiec.

NOWA FABRYKA URZĄDZEŃ PIEKARSKICH W POLSCE.

Firma Lidon-Paryż, która instaluje obecnie piece i maszyny piekarskie w miejskiej piekarni w Warszawie, ma zamiar wobec projektu zmechanizowania wszystkich piekarń w Polsce i dużego wobec tego zapotrzebowania na maszyny i urządzenia — utworzyć w Warszawie, w spółce z jedną z fabryk metalowych, nową fabrykę pieców i urządzeń piekarskich.

EKSPORT WYROBÓW METALOWYCH NA BLISKI WSCHÓD.

W dniu 25 lutego r. b. wyjechał z Warszawy p. dyr. Ludwik Zakrzewski, dotychczasowy kierownik Sp. „Sepewe".

Dyrektor Zakrzewski jedzie do Grecji, Palestyny, Syrji, Turcji, Mezopotamji i Persji, celem zbadania stosunków gospodarczych pod kątem nawiązania kontaktu handlowego z rynkami tamtejszemi.

PRZETARG NA DOSTAWĘ WAGONÓW W CHARBINIE.

W dniu 2 maja r. b. odbędzie się w Charbinie przetarg ogłoszony przez zarząd Kolei Wschodnio-Chińskiej na dostawę 990 wagonów towarowych 25 i 50 tonowych. Dostawy te przedstawiają znaczne zainteresowanie dla naszych sfer przemysłowych ze względu na dużą dowolność w ujęciu strony technicznej, jaką tym razem zarząd wspomnianej kolei pozostawia stającym do przetargu. Dostawy dla Kolei Wschodnio-Chińskiej, jak to już nieraz było zaznaczone, posiadają pierwszorzędne ogólne znaczenie dla handlu Polski z Dalekim Wschodem i stanowią ważny etap w nawiązywaniu kontaktu z tamtejszym rynkiem. Polskie wytwórnie wagonów od dłuższego już czasu interesują się tą sprawą.

SZAN. NASZYCH CZYTELNIKÓW

prosimy o łaskawe podanie nam adresu p. A. WRÓBLEWSKIEGO, b. właściciela Zakładów Przemysłowych „META" w Warszawie, ul. Podchorążych 57.

ADMIN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

NOWE WYDAWNICTWA

„TYDZIEŃ RADJOWY" Nr. 10 (46). Ukazał się najświeższy numer najtańszego polskiego czasopisma radjoprogramowego p. t. „Tydzień Radjowy" i zawiera następujące artykuły, prace i notatki: „Renesans życia domowego"; Co się buduje i co się budować będzie w Gdyni?; W odcinku feljetonowym cykl wierszy Stanisława Michała Grabowskiego, Aleksandra Janty-Połczyńskiego i Janusza Warnodiego; Audycje muzyczne „R. P."; „Trzy debiuty literackie" — szkic literacki D-ra Stefana Papée; Głosy z zagranicy o radjostacji poznańskiej; Głos rodaka z Berlina; artykuł techniczny p. t. „Aparat detektorowy"; Apel pod hasłem: „Budujmy Doświadczalny Instytut Radjotechniczny"! Nowiny radjowe z Jugosławji, Ameryki, Indyj, Japonji, Sowietów, Austrji i Grecji. Narodowe wieczory radjowe; Odznaczenie wynalazcy lampy katodowej; Muzyka polska w radjostacji londyńskiej; Mysz przeszkodą w nadawaniu; „Dzieci dla dzieci"; Komunikaty „Radja Poznańskiego", Administracji i Redakcji „Tygodnia Radjowego"; Czasopisma krajowe i zagraniczne; Dalszy ciąg praktycznej metody uczenia się języka francuskiego prof. Omera Neveux oraz dział szarad pod redakcją Marjana Fontany. **Administracja: Poznań, Plac Wolności 11, tel. 42-41.**

Z ŻYCIA PLACÓWEK PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH

ZWIĄZKOWA CENTRALA MASZYN, SP. AKC. W POZNANIU — PRZEDSTAWICIELSTWO FIRMY H. CEGIELSKI, SP. AKC. W POZNANIU.

Zwracamy uwagę naszych Czytelników na ogłoszenie wyżej wymienionych firm, zamieszczone w niniejszym numerze naszego pisma, zawiadamiające o wznowieniu układu przez firmę H. Cegielski, Spółkę Akcyjną w Poznaniu, ze Związkową Centralą Maszyn, Spółką Akcyjną w Poznaniu, mocą którego ta ostatnia jest wyłączną przedstawicielką firmy H. Cegielski na województwo poznańskie, z wyjątkiem powiatów: inowrocławskiego, bydgoskiego, żnińskiego, strzelińskiego i mogileńskiego, oraz na całe województwo śląskie.

Wątpić nie należy, że **Związkowa Centrala Maszyn**, mająca składnicę swoją w Poznaniu przy ul. Fr. Ratajczaka nr. 16, zdoła zjednać sobie cały szereg nowych, zadowolonych odbiorców na znakomite wyroby światowej sławy firmy H. Cegielski, czego Jej, wobec rozpoczynającego się sezonu na maszyny rolnicze, z całego serca życzymy. Sądzimy też, że zarówno długoletnia rutyna firmy Cegielski, jak i solidność w wywiązywaniu się ze swych zobowiązań mogą być dostateczną rękojmią dla kupującego. To też ze wszech miar polecić możemy omawiane tu przedsiębiorstwo.

Nadmienić jeszcze musimy, że oprócz wyrobów firmy H. Cegielski posiada Związkowa Centrala Maszyn wirówki i urządzenia mleczarń Aktiebolaget Baltic w Sztokholmie, maszyny żniwne, motory spalinowe i traktory rolnicze firmy Massey Harris, jakoteż wszelkie części zapasowe do wszystkich maszyn i narzędzi rolniczych.

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

Rewolucyjny wynalazek techniki.

NAJLŻEJSZY AKUMULATOR.

Kiedy przed niedawnym czasem obiegła prasę światową wiadomość, iż hiszpański jezuita Almeida wynalazł lekki a o dużej pojemności akumulator, przyjęto tę wiadomość z dosyć dużą dozą sceptycyzmu. Zbyt często rozwiązania tego problemu techniki okazywały się bluff'em lub też zawodziły przywiazywane do nich nadzieje.

Akumulator Almeidy otwiera jednak nowe drogi. Jako elektroda ujemna służy płyta cynkowa, jako dodatnia — połączenie nieaktywnego przewodnika z niezwykle rozdrobnionem srebrem, odgrywającem rolę katalizatora. Elektrolit składa się w zasadzie z roztworów bromku cynku i chlorku cynku w wodzie.

Proces ładowania odbywa się w następujący sposób. Zpoczątku bromek cynku ulega rozkładowi, przyczem brom łączy się z srebrem na bromek srebra, a cynk osadza się na płycie cynkowej. Proces ten ustaje, z chwilą, gdy wszystko wolne srebro zostało w ten sposób związane. Napięcie do końca tego przebiegu wynosi 0.94 Volt. Jeżeli ładowanie odbywa się w dalszym ciągu, wymieniony nieaktywny przewodnik katody absorbuje wolny brom i napięcie wzrasta do 1.6 wzgl. 1.94 Volt. Z chwilą, kiedy bromek cynku został całkowicie rozłożony, zaczyna się rozkład chlorku cynku, przyczem bromek srebra zamienia się na chlorek srebra, a wolny brom po osiągnięciu pewnego punktu nasycenia łączy się z wolnym chlorem, na chlorek bromu.

Napięcie wynosi wtedy 2,2—2,5 Volt i akumulator jest naładowany.

Odładowanie odbywa się w podobny sposób, tylko, że proces przebiega w odwrotnym kierunku, aż do stanu pierwotnego, przyczem może odbyć się całkowite odładowanie, bez szkody dla akumulatora, podczas gdy przy dotychczas używanych akumulatorach, jak wiadomo, nie mógł być przekroczony pewien określony punkt.

Pojemność nowego akumulatora jest w odniesieniu do jego wagi dziesięciokrotnie większa od dotychczasowych konstrukcyj używanych, a pięciokrotnie większa w odniesieniu do jego rozmiarów. Praktycznie przedstawia się to w ten sposób, iż przy akumulatorze Almeida przypada 20 Ampèrów na 1 kg. przy 1 Ampèrze przy normalnie używanych dotychczas.

Dalszą jego zaletą jest szybkość ładowania się. Nadto na płytach nie osadzają się żadne osady, nawet przy krótkich spięciach. Przyspieszone odładowywanie akumulatorowi również nie szkodzi.

Nadzwyczaj korzystnym jest również stosunek dostarczonej akumulatorowi energji do energji zużywanej. Akumulator Almeida daje 93% dostarczonej elektryczności, podczas gdy kwasowe akumulatory dawały 70—75%. Nadto nie wyładowuje się w przeciwieństwie do innych samoczynnie, z chwilą, gdy stoi nieobciążony, lecz zatrzymuje niezmieniony swój ładunek. Podobnie i ładowanie może być przesunięte powyżej wykazanego najwyższego napięcia, bez szkody dla akumulatora.

Praktyczne znaczenie zatem nowego akumulatora jest wprost rewolucyjne. Znamiennym jest fakt, iż na francuskich linjach kolejowych, które miały być zelektryfikowane, przerwano prace z chwilą otrzymania wiadomości bliższych o akumulatorach Almeidy, w celu wykorzystania tych nowych konstrukcyj. Przekonano się, iż lokomotywa zaopatrzona w te akumulatory jest w stanie przebiec przestrzeń 800 do 1000 kilometrów, zanim okaże się potrzeba nowego ładowania akumulatorów. Dotychczasowe lokomotywy akumulatorowe nie wykazywały większej ponad 150 kilometrów sprawności jednego ładowania. Sprawność akumulatorów Almeidy ma niebywałe znaczenie dla samolotów, samochodów, ruchu okrętowego, łodzi podwodnych i t. p.

Almeida, który podczas swego pobytu w r. 1921 w Holandji wpadł po raz pierwszy na myśl konstrukcji swego akumulatora, ma podobno wiele do zawdzięczenia niemieckiemu fizykowi Wulfowi, który niejednej cennej rady miał mu udzielić.

W celu wyzyskania nowego wynalazku powstało międzynarodowe towarzystwo z siedzibą w Londynie. Prezesem jest hiszpański hr. de Mières, który też swoje laboratorja dał do dyspozycji O. Almeidzie, a w których tenże w r. 1925 konstrukcję swego akumulatora wykończył.

Na wiosnę tego roku, jak się dowiadujemy, akumulatory te zostaną wypuszczone na rynki handlowe.

Praktyczny wynalazek Polaka.

Patentowane urządzenia do zasłon okiennych i spinki do firan.

Od pewnego czasu Polska staje się środowiskiem wynalazków, w rozmaitych dziedzinach, czyto kolejnictwa, lotnictwa i t. p. Obecnie notujemy nowy wynalazek patentowany polski p. Walentego Frycza, kupca z Poznania, Żupańskiego 20.

Skonstruował on niedawno bezpętlicowy przyrząd do zasłon okiennych, który prostotą swego działania napewno wyprze system pętlicowy, dotychczas używany.

Obecnie dowiadujemy się, iż tenżesam kupiec, Frycz otrzymał w tych dniach patent na wynalezione bezząbkowe spinki do firan, zasłon, ogłoszeń, suszenia kopij fotograficznych oraz bielizny.

Wynalazek ten polski uwalnia nas od potrzeby nabywania — jak dotychczas — wyrobów niemieckich, które posiadały tę wadę, iż ostremi ząbkami dziurawiły materjały i wymagały dużej ostrożności. Nowy wynalazek polskich spinek bezząbkowych, usuwa te wady wyrobów niemieckich, okazując się w użyciu o wiele praktyczniejszym.

Nie wątpimy też, że p. Frycz znajdzie chętnych nabywców tak praktycznych wynalazków, a w ten sposób powstanie nowy skromny dział odporu przeciwstawianego produkcji niemieckiej, tak dla naszego społeczeństwa groźnej — zwłaszcza w chwili zawierania traktatu handlowego z Niemcami.

ZWIĄZEK PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA Woj. POZNAŃSKIE I POMORSKIE donosi, że sekretarjat generalny Związku mieści się obecnie **w Poznaniu przy Starym Rynku nr. 48,** dokąd wszelkie sprawy należy kierować.

DZIAŁ AUTOMOBILOWY

Ostatnie rekordy automobilowe.

(Przed międzynarodowemi wyścigami w Targa Florio).

Pierwszy rekord ustanowił w r. 1902 Serpollet na 120.771 klm... Był to wspaniały postęp wobec podziwianych 63.137 klm. Chasseloup-Caubata w r. 1898... Obecnie Campbell ustanowił już 333 klm. na godzinę... Co będzie na wyścigach w Targa Florio?... Sensacyjne wycofanie się „Mercedesa"... Czy istotne?...

Jak względnem jest jednak pojęcie t. zw. „rekordu"... Kiedy pionier szybkości automobilowej Chasse-Laube osięgnął w 1898, a więc przed 30 laty szybkość (i to aż przy pomocy motoru elektrycznego) 63,137 klm. na godzinę — świat cały sportowy osłupiał...

Było to dorównanie szybkości expresu kolejowego...

A dziś?...

Dziś auto mknie z szybkością aeroplanu... Ostatni rekord już wykazał 333 klm.

Ale nie tak odrazu do tego przyszło...

Otóż w roku 1902 po raz pierwszy ukazał się prawdziwy „wóz wyścigowy", wprawiany w ruch siłą parową, a konstruktor jego, Serpollet osiągnął nowy rekord 120,771 klm. na godzinę.

Z biegiem lat padały coraz to nowe rekordy. Już w r. 1904 zarejestrowano rekord 156,5 klm. na godzinę, uzyskany przez Catersa na Mercedesie. Powoli jednak zbliżano się do dwusetki na godzinę, którą udało się przekroczyć Hemery'emu na wozie „Benz", który przebył w ciągu godziny 202,653 klm. Nowy rekord kazał na siebie długo czekać, bo dopiero w roku 1922 Guinness na „Sunbeamie" osiągnął szybkość 215 klm.

W następnym roku po raz pierwszy ukazało się nazwisko Campbella w tabeli rekordzistów świata, jego rekord wynosił wtedy 220 klm. Szybkość tę poprawił znowu Campbell w r. 1924 na 225 klm. Dwa lata przeszły bez rezultatu, aż wreszcie major Sexgrave na „Sunbeamie" uzyskał 272,291. Zmarły niedawno znany automobilista Thomas poprawił w tym samym roku rekord ten na 275,283 klm.

Kolej przyszła teraz znowu na Campbella, który skonstruował sobie tymczasem nowy motor, w 1927 roku osiągnął Campbell już szybkość 281,386 klm. W międzyczasie zakłady „Sunbeam" wybudowały specjalne wozy wyścigowe „Mammut" z dwoma motorami 500 HP, które wypróbowywał major Segrave. Osiągnął on na nich we Florydzie nowy rekord 326,678 klm.

Campbell na swoim „Białym ptaku", uzbrojonym dwoma motorami 400 HP poprawia ten rekord w ostatnich dniach na okrągło 333 klm., przyczem w pełnym pędzie wpadł Campbell w wydmę piasku. — Wszyscy sądzili, iż kierowca stracił panowanie nad maszyną. Campbella tymczasem wyrzuciło z siedzenia tak, iż stopy jego nie dotykały już pedałów, a jego ochronne okulary ześlizgły się mu z oczu, co przeszkadzało mu ogromnie w rozejrzeniu i zorjentowaniu się w sytuacji. Atoli dzięki niezwykle zimnej krwi i umiejętności Campbell opanował sytuację i potrafił wóz skierować na teren położony bliżej morza, gdzie piasek był znacznie twardszy.



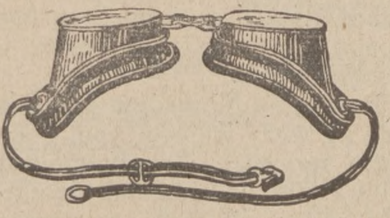
Respirator „LUNGENHEIL“

Najlepsza ochrona przeciw pyłowi, gazom i kwasom.
ŻĄDAĆ PROSPEKTÓW.

M. WACHTEL, Warszawa, Przejazd 1.

Cloetta's okulary ochronne

TRIUMPH

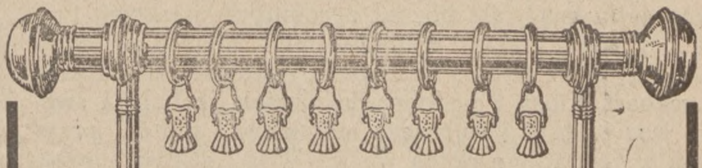


pierwszorzędn. wykonanie z aluminjum z nadającą się do zdjęcia pneumatyką.
5553

FABRYKA LIN i SIATEK DRUCIANYCH
ST. RUDOWSKI
ROK ZAŁ. 1909.
w ZAWIERCIU
TELEFON № 113.
5501



4007t



Rury mosiężne

29 i 30 mm ∅

Karnisze mosiężne

szyny mosiężne do schodów

kompletne i części poleca

Zb. Waligórski

Wielkopolska Centrala Tapet

POZNAŃ, Pocztowa 31. 5413

U specjalisty

należy kupować przybory do

samorodnego spawania

palniki, węże, reduktory, druty, proszki tlen, wodór, acetylen, karbid. 4892

Jerzy Dziembowski

Tel. 15-14. Bydgoszcz, pl. Wolności

Szlifowanie cylindrów

30—200 m/m ∅ z 1/100 m/m dokładności na specjalnej automatycznej maszynie do szlifowania cylindrów szwajcarskiego fabrykatu L.Kellenberger,Szwajcarja

Szlifowanie wałów korbowych

5019 k

Wykonuje się:

tłoki wszelkich rozmiarów — **pierwszorzędny odlew**
pierścienie tłokowe
sworznie tłokowe

stal chromniklowa cementowane i szlifowane z 1/100 m/m dokładnością

tłoki aluminiowe we wszelkich rozmiarach

dostarcza szybko — precyzyjnie — tanio

Specjalne przedsiębiorstwo tego rodzaju w Polsce

5036

R. Gunsch, Motory

ul. Wielka 6 Poznań Tel. 3928

Warsztaty - Rabat Kosztorysy bezpłatnie

Blacha miedziana!

Koniecpolska Walcownia Miedzi

w Koniecpolu

Stacja drogi Żelaznej Częstochowa-Kielce

produkuje blachę miedzianą dowolnych wymiarów i grubości, dna okrągłe i pręty miedziane. Nabywa starą miedź.

Po wyścigach wyraził się Campbell, iż rekord osiągnięty przez niego nie jest jeszcze ostatnim, przedtem chce jednak odczekać prób pobicia rekordu przez Amerykanina Lockharta, który na wozach specjalnie konstruowanych przez firmę „Stutz" osiągnął już szybkość 291 klm. O ile Lockhartowi uda się pokonać rekord Campbella, ten ostatni będzie usiłował na swoim wozie wyciągnąć nawet i 370 klm. Jak z powyższego przedstawienia widzimy, rekord szybkości automobilowy w ciągu 30 zaledwie lat podniósł się o jakie 500 procent.

W czasie prób pobicia rekordu uzyskanego przez kpt. Campbella zdarzyły się dwa nieszczęśliwe wypadki, a mianowicie w Dayton (Floryda) Amerykanin Ray Keech pędził z szybkością 300 k/m. na godzinę, gdy wtem motor na skutek eksplozji objęły płomienie, Keechowi udało się jednak w ostatniej chwili wóz zatrzymać, ale doznał ogromnych poparzeń.

O wiele cięższy wypadek miał miejsce w Indianopolis, gdzie rekord Campbella usiłował pobić Frank Lockhart, który z podobną szybkością jechał na swoim wozie wzdłuż wybrzeża morskiego i wpadł przytem w rozpadlinę pełną wody. Wóz Lockharta przechylił się i osiadł dopiero w morzu. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności pomoc przybyła natychmiast i po wielkich trudach tak kierowcę, jak i wóz wydostano z wody. Lockhart doznał przytem ciężkich obrażeń cielesnych, jak złamania rąk i żeber i został natychmiast w ciężkim stanie odwieziony do szpitala.

Na szczęście Lockhart jest już zdrów i marzy o nowym rekordzie.

A teraz nielada sensacja.

Oto Mercedes Benz — postanowił w bieżącym roku nie startować wozami fabrycznemi, t. j. zostawić zastępstwo swych barw na torach światowych wyłącznie amatorom. Równa się to niezwykłemu osłabieniu szans Niemiec w międzynarodowej konkurencji samochodowej, albowiem Mercedes był ich jedynym poważnym reprezentantem.

Do tej pory Niemcy zachowywały się z wielką rezerwą. Dopiero otwarcie w zeszłym roku wielkiego niemieckiego toru „Nürnberg-Ring" wprowadziło pierwsze zetknięcie się Mercedesa z markami zagranicznemi na terenie niemieckim. Zwycięstwo było dość pewne i łatwe, albowiem „Grosser Preis von Deutschland" był otwarty dla wozów bez ograniczeń litrażu, tak, że wielkie Mercedesy z kompresorami typu S, mające pojemność motoru ponad 8 litrów (typ znany nam dobrze z wyścigu tatrzańskiego) nie miały w swej kategorji poważniejszych konkurentów, albowiem wszystkie francuskie i włoskie marki budowały ostatnio modele wyścigowe o litrażu 2000 lub 1500 ccm.

Wspaniałym natomiast sukcesem Mercedesów w r. 1927 było ustanowienie nowego rekordu w najpoważniejszym wyścigu górskim świata w Klausenpass-Rennen, w którym jednego dnia Caracciola, a w drugim dniu Rosenberger na Mercedesach ustanowili nowe rekordy, bijąc tam najlepszych reprezentantów Bugattiego jak i Alfa Romeo, Sunbeam i innych.

Co spowodowało wielką niemiecką firmę do takiego osłabienia swej działalności? Przyczyny są zupełnie jasne. Mercedes zapowiadał po zeszłorocznych sukcesach występy zagraniczne i to przedewszystkiem w Targa Florio, poza „Grosser Preis von Deutschland", który miał być rozbudowany w rzeczywiście największą może imprezę międzynarodową. W tym celu, dla zapewnienia sobie zwycięstwa w tej najpoważniejszej konkurencji, miała fabryka wybudować nowy, specjalny model wyścigowy. Model ten nie został odpowiednio opracowany i nie mógł być na czas wykończony, albowiem wielkie zamówienia, przedewszystkiem na wozy sportowe typu S, bardzo popularne w Niemczech i zagranicą, zupełnie absorbowały fabrykę.

Pozatem gra tu rolę jeszcze jeden wzgląd. Mercedes postanowił stworzyć typ popularny, tani, i chce, wzorem Forda, by mógł być nabywany masowo. Wielkie Mercedesy typu S są bardzo drogie, i ilość nabywców tego rodzaju wozów jest zgóry nadzwyczaj ograniczona.

Produkcja Mercedesa przeszła w bardzo krótkim czasie na wozy małego typu, o sile 8/38 koni, produkowane seryjnie. Zapotrzebowanie ich jest bardzo wielkie i fabryka nie może się zdecydować na skierowanie swego głównego zainteresowania w kierunku wypracowania nowego typu wyścigowego, którego w najlepszym wypadku kilkadziesiąt sztuk wyprodukuje, kosztem zaniedbania masowej produkcji małych wozów o wielkiem zapotrzebowaniu.

Podobne stanowisko zajęła już przed pewnym czasem najpoważniejsza po Mercedesie niemiecka fabryka samochodów Opel, która swą działalność sportową, dość żywą, najzupełniej zawiesiła.

Nie jest to jeszcze ostatnie słowo w tej sprawie.

Ciekawem jest bardzo, czy będą, jak pierwotnie planowano, startować w Targa Florio?

Wyścigi te, odbywające się na może najtrudniejszej w Europie trasie sycylijskiej w okolicy Madonie, tak trudnej, że najlepsi jeźdźcy nie osiągają lepszych przeciętnych wyników jak 80—90 na godzinę, zgromadzą w roku bieżącym bardzo poważną konkurencję.

Bugatti wystawia bardzo silną drużynę, w której jadą z ramienia fabryki Chiron i Conelli, Francuz i Włoch, a obok nich na własną rękę Anglik Williams, Novolari, hr. Brilli Peri i Bordino, najlepszy może między nimi kierowca, oficjalny reprezentant Fiata we wszystkich poważniejszych konkurencjach.

Słowem, zapasy o palmę pierwszeństwa, zapowiedziane na arenie międzynarodowej w Targa Florio, przedstawiają się wciąż niesłychanie ciekawie...

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Motorowe pługi przyczepne.
jako narzędzia nowoczesnej kultury rolnej.

Kwestja należnego spulchniania gleby i podglebia nareszcie należycie rozwiązana... Sprawił to silnik, jako źródło energji przy pługu... — Pługi motorowe zarzucone. — Natomiast pług właściwy doczepia się dziś do specjalnych ciągówek kołowych lub gąsienicowych... — Niestety sprowadzamy je dotąd z zagranicy... Kiedyż zaczniemy je produkować w kraju?...

Kiedy rolnictwo aż do początku ubiegłego stulecia posługiwało się tylko prymitywnemi środkami pomocniczemi, poczęto w tem mniejwięcej czasie nareszcie wprowadzać do gospodarstw rolnych cały szereg nowych narzędzi mechanicznych, które mnożyły się potem z roku na rok coraz silniej, nadając warsztatowi rolniczemu całkowicie odmienny charakter. Był to nowy prąd, mający swe źródło w kapitalnym rozwoju przemysłu przetwórczego w owym okresie, który także rolnictwo obdarzył w szerokim zakresie licznemi nowościami na polu techniki maszynowej i nadał nowym ideom formy określone.

Narzędzia do obróbki roli znalazły wybitne wzbogacenie przez **zaprowadzenie kultywatora i jego odmian,** któremu zawdzięcza się, że obok pracy pługa także **kwestja spulchniania gleby oraz wzruszania podglebia wysunęła się na należne jej miejsce.** Obok zaprowadzenia narzędzi dotąd nieznanych doznały także istniejące, a więc brona, walec i włóka dalszego udoskonalenia przez nadanie im form bardziej podatnych i więcej odpowiadających celowi.

Służące do obróbki roli narzędzia i maszyny robocze, których powstanie datuje się do połowy ubiegłego stulecia, miały na celu wspomaganie i skuteczne ukształtowanie pracy rąk ludzkich i sprzężaju. Właściwy **okres mechanizacji rolnictwa bierze swój początek z chwilą zaprowadzenia silnika jako źródła energji,** którego pierwszym reprezentantem był pług parowy, który około połowy ubiegłego stulecia przestał być eksperymentem i ukazał się na rynku jako maszyna wypróbowana i o uznanej sprawności.

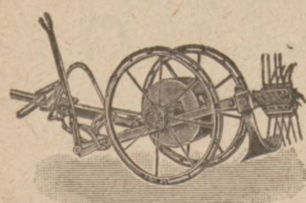
Z wprowadzeniem pługa parowego zaznacza się w rolnictwie nowy ważny etap rozwojowy, zmierzający do udoskonalenia kultury rolnej przez **uchwycenie momentu orki głębokiej, jako elementu, wpływającego korzystnie na rozwój rośliny.**

Równolegle z tem zjawiskiem opanowuje siła mechaniczna w postaci lokomobili parowej dalszą funkcję w gospodarstwie rolnem, wypierając w szerokim zakresie drogą pracę rąk ludzkich. Służy ona do napędzania najróżniejszych maszyn gospodarskich, w pierwszym rzędzie młocarń parowych, otwierając pole do dalszego postępu i ulepszeń.

Pełne ekonomiczne wykorzystanie korzyści pługa parowego było jednakże dane tylko niewielu gospodarstwom rolnym o dużej powierzchni, dla których orka parowa była przedsięwzięciem rentownem i które z drugiej strony ponosić mogły poważną inwestycję kapitałową, potrzebną na jego nabycie. Sposób wspólnego nabywania i wypożyczania pługa parowego było częściową tylko pomocą, z której nie mogły korzystać szeroko gospodarstwa średnie i mniejsze.

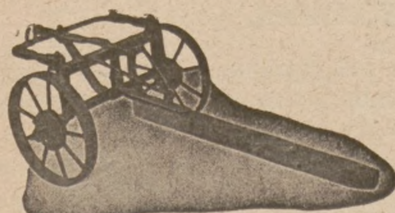
Dodatnie wyniki mechanicznej obróbki roli, wyrażające się w zwiększonych plonach, łącznie z obserwowaną we wszystkich dziedzinach zwyżką cen, wyrażających się w rolnictwie w formie podrożenia kosztów utrzymania sprzężaju i płac służby, zaznaczyły bardzo wyraźnie **brak narzędzia do maszynowej obróbki roli,** które przy określonej głębokości skiby i dostatecznie wielkiej sprawności na dzień przyniosłoby pożytek przedewszystkiem **gospodarstwom średnim i mniejszym.** Rozpoznanie tych okoliczności poprowadziło do powstania pługa motorowego, którego pierwsze modele urzeczywistniono w formie pługa nośnego.

Wyrabiamy masowo jako specjalność:



kopaczki „Gwiazda B”

do kopania ziemniaków bezsprzecznie najpraktyczniejsze z wszelkich istniejących kopaczek



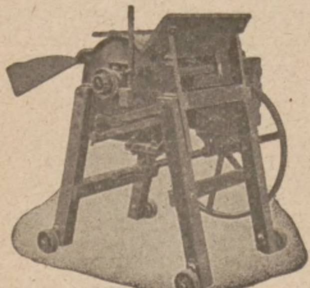
przodki „Naprzód”

do żniwiarek, całe z żelaza kutego, o wysokich kołach biegowych

młocarnie cepowe „Ideał”

na łożach kulkowych z hamulcem bębnowym, nadające się znakomicie dla średnich i mniejszych gospodarstw.

Prosimy zażądać ofert.



BRACIA MALAK

fabryka maszyn i odlewnia żelaza

Telegr.: Bramafa. **ŻNIN (Wkp.)** Telefon nr. 30.

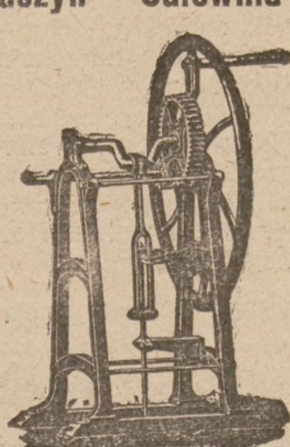
5350

S. SAMULSKI i SP.

PLESZEW

Fabryka Maszyn - Odlewnia - Kotlarnia

Telefon 36. Telefon 36.



5420

poleca fabrykaty własne:

MANEŻE pałąkowe i ochronne.
MŁOCARNIE kolcowe ręczne i manężowe.
SIECZKARNIE bębnowe ręczno-manężowe oraz do zapędu motorowego.
WALCE ziemne do buraków.
POMPY wodociągowe i przystawki do nich.

Wszelkie odlewy żelazne i spiżowe.

Prosimy żądać ofert!

Traktory gąsienicowe

LHW-Stumpf 50 HP.
PŁUGI motorowe firmy Eberhardt, Ulm
SIEWNIKI do sztucznych nawozów „Columbus-Ideal“ 3 i 4 m. szer.
SIEWNIKI jednoziarnkowe „Saat-Reform“
MASZYNY do wybierania grochu systemu „Martin'a“
CZYSZCZELNIE do zboża i wszelkich nasion systemu „Saat-Schule“
OPIELACZE „Essenia“ 2-kołowe
WŁÓKI „Kuttruf“
PŁUGI do głębokiej orki: „Oryginalny-Bendhaak“ i „Gare“ dra Burmestra
Oryginalne REDLICE do wstęgowego siewu.
GŁĘBOSZE „Schillinga“ ulepszona konstrukcja
PŁOZY „Schillinga“ do regulacji głębokości wysiewu do wszystkich drylów
„GNOJARNIE“ (Gärstatt) do koncentrowania obornika

poleca

P. SCHILLING, Nowy Młyn, p. Poznań

Tel. 11-27. 5566

Ten **typ pługa mechanicznego** jednakże tylko jednostronnie czynił zadość stawianym wymaganiom, równocześnie poczynają się pojawiać dalsze, mające na oku obok właściwej orki także funkcje inne.. Lecz trwało to długo, zanim osiągnięto zamierzony cel **i dopiero wojna światowa,** która dla ciągówek stworzyła nowe pole użytkowania, **dała impuls do intensywnego wypracowania konstrukcyj ciągówek,** które w następnym okresie pokojowym przyniosły rolnictwu właściwy pożytek, przyczem **system pługa motorowego nośnego został zarzucony** i powszechna **tendencja** konstruktorów **poszła w kierunku budowy ciągówek kołowych lub gąsienicowych, do których przyczepia się właściwe narzędzia robocze.**

Przemysł ciągówek rolniczych powołał do życia w ścisłej łączności pozostający **przemysł motorowych narzędzi przyczepnych,** reprezentowany dzisiaj przez cały szereg fabryk specjalnych. Do najpoważniejszych w tej dziedzinie należą dwie fabryki niemieckie, **Gebr. Eberhardt — Ulm i R. Sack — Leipzig.**

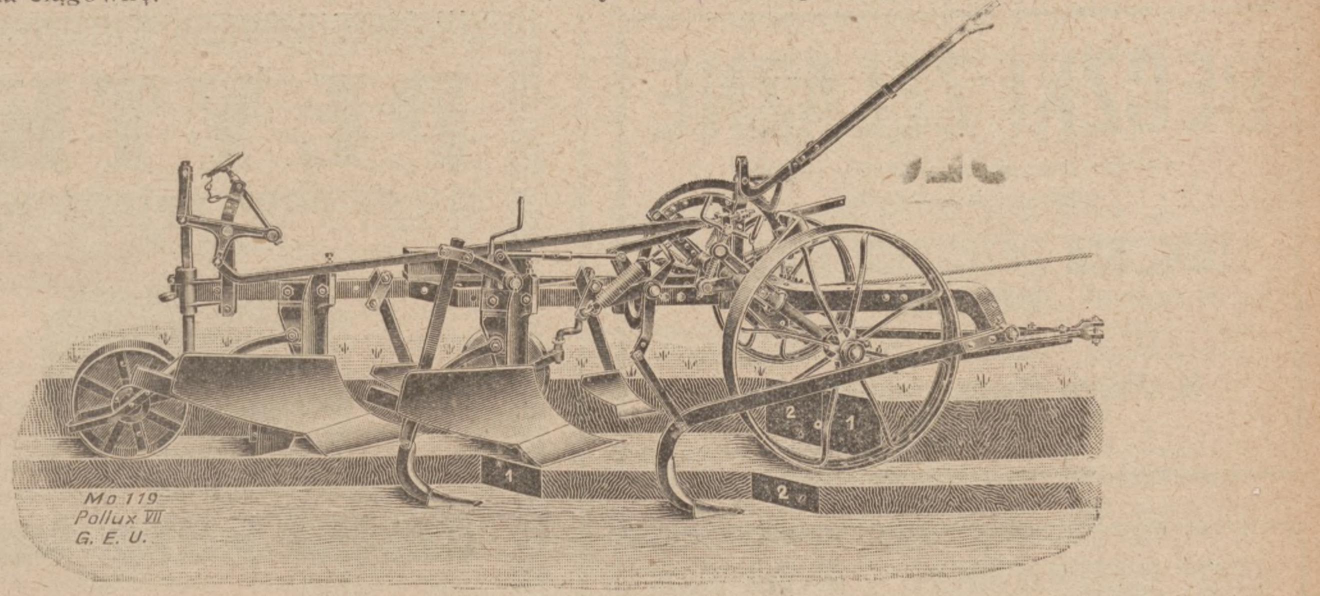
Pługi do pociągu motorowego, wytworzone jako jedno- i wieloskibowe, do orki głębokiej i miałkiej, wyposażone są w automatyczne urządzenie do zapuszczania i unoszenia, obsługiwane w łatwy sposób z siedzenia kierowcy zapomocą pociągnięcia za linkę lub pręt. Zapuszczanie odbywa się wskutek urządzenia dodatkowego, wolno, aby lemiesze na glebach **kamienistych nie uległy uszkodzeniu. Specjalna dźwignia umożliwia regulowanie głębokości skiby** także podczas biegu, o ile zachodzi ku temu potrzeba pod wpływem zmiany w rodzaju gleby lub ze względu na ciągówkę.

płużki lub przyorywacze mierzwy, obydwa współdziałające z pracą korpusów. Za każdym korpusem biegną podskibniki, spełniające ważną funkcję spulchniania podglebia, przyczem przy powyższym typie pogłębiaczy następuje nie odwracanie podglebia na podobieństwo korpusu głównego (pług Burmestra), ale wzruszenie podglebia. Ważnym momentem jest możność przemiany pługa na trzyskibowiec przez dodanie trzeciego korpusu i takiej samej przemiany na pięcioskibowiec do miałkiej orki przez założenie specjalnej ramy z właściwemi korpusami. Okoliczność ta podnosi bardzo znacznie rentowność pługa.

Zasługuje na podniesienie jeszcze ten ważny szczegół, że przez specjalny system przymocowania pogłębiaczy do ramy pługa unosi się tenże przy napotkaniu na przeszkodę (kamień) w górę, by po jej wyminięciu napowrót nastawić się we właściwe położenie robocze. Konstrukcja ta ma tę zaletę, że zapobiega łamaniu się pogłębiaczy i umożliwia pracę także w trudnych warunkach.

Pośród motorowych narzędzi przyczepnych należy jeszcze **wymienić** coraz bardziej rozpowszechniającą się **bronę talerzową,** zastępującą pracę pługa do miałkiej orki. **Brona** ta szczególnie **nadaje sie do orki motorowej,** gdyż dla właściwej działalności wymagana jest pewna wyższa szybkość postępu, jaka nie daje się osięgnąć sprzężajem. Używana jest w pierwszym rzędzie **do przewracania ściernisk, lecz oddaje** także dobre **usługi przy niszczeniu chwastów.**

Kultywator sprężynowy, dostarczony dla mechanicznego pociągu, **zbudowany jest na wzór kultywatora konnego** z specjalnem urządzeniem do ła-



Zamieszczona tu rycina przedstawia dwuskibowy pług do głębokiej orki fabrykatu Eberhardt, kombinowany z ciągówkami o średniej mocy. Zbudowany całkowicie ze stali, odznacza się bardzo silną budową; rama z korpusami opiera się na trzech kołach, z których prawe i tylne biegną w bruździe, jest dostatecznie wysoko umieszczona, co zapobiega zatykaniu się pługa podczas pracy. Do ramy przyczepia się różne narzędzia poboczne, a więc krój talerzowy, umieszczony przed każdym korpusem, a mający na celu przedrzynanie skiby, co ułatwia pracę postępującego korpusu i przyczynia się do uzyskania czystej bruzdy, szczególnie przy przeorywaniu zielonego nawozu; dalej stosuje się przed-

twego zagłębiania i unoszenia z siedzenia kierowcy ciągówki.

Wobec nieistnienia rodzimego przemysłu ciągówek rolniczych **nie posiadamy** również **w kraju fabryki, dostarczającej motorowe narzedzia przyczepne,** jakkolwiek **istnieją fabryki, które budowy tej mogłyby się z powodzeniem podjąć.**

Skoro projektowana wytwórczość traktorów rolniczych zostanie urzeczywistniona, wówczas i fabrykacja stosownych narzędzi roboczych stanie się u nas bardziej aktualna.

Życzyćby sobie należało, iżby produkcja ta w kraju naszym rozpoczęła się jaknajprędzej..

W. Laube.

„ELIBOR"

Spółka Akcyjna Handlowo - Przemysłowa

Ł. J. BORKOWSKI

Oddział w Poznaniu

ulica Gąsiorowskich 6 — Telefon nr. 63-66 i 62-66

PRZEDSTAWICIELSTWA:

KOWADŁA K. Rudzki i S-ka, Warszawa
MOTORY SPALINOWE Diesla, Körting, Hannover
DŹWIGI LÜDERSA, KRANY F. Piechatzek, Berlin
STAL NARZĘDZIOWA, Schoeler & Bleckmann, Wiedeń
PILNIKI Marki „HOSSYB"
PASY SKÓRZANE „Herkules" Gnerlich, Cieszyn
PASY BAWEŁNIANE wielbłądzie, Balata, „Lechat", Belgja

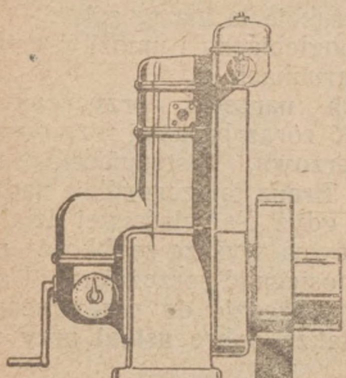
4617

KARBID WIELKOPOLSKI
ŚWIDRY I ROZWIERTNIKI
Günther & Co., Frankfurt n. M.

Żelazo, Dźwigary, Blachy, Wapno, Cement, Metale, Węgiel, Koks, Narzędzia, Artykuły techniczne, Lemiesze i Odkładnie, Podkowy, Hufnale, Gwoździe, Materjał śrubowy, Węgiel kowalski i t. p.



MOTORY DIESLA



Bernarda Motory benzynowe

dla **rolnictwa i drobnego** przemysłu, **od $1^1/_2$ KM do 40 KM**, do napędu wszelakich maszyn, nadzwyczajnie ekonomiczne, bardzo łatwe w obsłudze, solidnej i wypróbowanej konstrukcji poleca firma

S. SAMULSKI i Sp.

PLESZEW (Wlkp.)

5452

BECZKI ŻELAZNE

malowane i ocynkowane od 100 — 620 ltr.

zawsze na składzie

TOW. DLA PRZEMYSŁU ROLNEGO

Tel. 247-54, 221-44 **WARSZAWA** Seweryńow nr. 3

Przedstawiciel na Wielkopolskę i Pomorze:

M. Paluch, Poznań, ul. Kantaka 6

Biuro Rolniczo-Handlowe.

4992

Zakłady Przemysłowo-Handlowe i Odlewnia Metali

„METALOWIEC"

Tel. 320-37 Tel. 320-37

w Warszawie, Smocza nr. 37.

5076

POLECAMY DO NATYCHMIASTOWEJ DOSTAWY

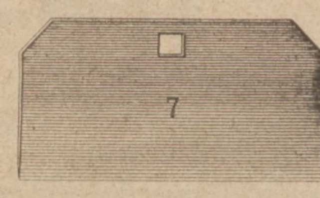
wagi stołowe, belkowe i dziesiętne,

mosiężne okucia budowlane, różne wyroby mosiężne, oraz sztućce. Specjalnie wykonywamy po cenach przystępnych wszelkie odlewy maszynowe, mosiężne rotguzowe według nadesłanych modeli lub rysunków. Na zażądanie wysyłamy cenniki.

PŁYTKI

do dziabek patentowych

od 2—8"



oraz

szyjki kuto-lane



dostarczają z gotowych zapasów składowych

BRACIA PLUCIŃSCY

Fabryka Stalowych Narzędzi

w Poznaniu

5549

Produkcja papy dachowej
prowadzona jest w Polsce chaotycznie...

TAKIE PRZEKONANIE WYRAZIŁ WYBITNY ZNAWCA TEJ BRANŻY Z WIELKOPOLSKI...

W Wielkopolsce większych wytwórni solidnej papy dachowej istnieje tylko trzy... Co do standardyzacji papy i jej nomenklatury panuje jeszcze wielka anarchja... Towar gorszy sprzedaje się często jako gatunek wyższy... Zarobki wytwórcy nie przekraczają zazwyczaj 5 proc... Mimo to istnieje tendencja zniżkowa na rynku...

Na temat stanu dzisiejszej produkcji papy dachowej jeden z wybitniejszych znawców w tej dziedzinie na gruncie poznańskim udzielił prasie zawodowej następujących informacyj:

Wytwórczość papy dachowej w naszym kraju jest prowadzona chaotycznie i nie znajdziemy analogicznego wypadku w żadnym innym przemyśle, aby tak mało poszedł z postępem czasu, jak nasza fabrykacja papy. Z bardzo małemi wyjątkami pracujemy jak przed wiekiem, bez wszelkich urządzeń mechnicznych, choć technika w tym kierunku bardzo duże zrobiła postępy. W naszej dzielnicy istnieją z czasów zaborczych tylko dwie lub trzy fabryki wyposażone w najnowsze urządzenia techniczne, które wyrabiają towar doborowy a przedewszystkiem rzetelny. Cała rzesza reszty drobnych fabrykantów nie stara się wcale wniknąć głębiej w samą zasadę fabrykcji w stosunku do naszych surowców i gdyby nie ochrona celna, toby nasz przemysł został przez zagranicę zupełnie wyparty.

Aby towar był dobry i jednolity, trzeba używać do przerobu materjałów surowych odpowiednich, nie zaś lichych, jakiemi posługuje się niesumienna konkurencja. Wiemy wszyscy, iż dobra papa dachowa jest nieodzownym materjałem budowlanym, bo jest kryciem tańszem od wszystkich innych i przy odpowiedniej konserwacji bardzo trwałem. Ale wiemy zarazem o tem, że dla producentów niesumiennych daje ten materjał wielkie pole do nadużyć wobec trudności rozpoznania na pierwszy rzut oka jego dobroci. Dopiero po wykryciu złej papy dachowej konsument widzi w krótkim czasie, że padł ofiarą niesumienności i twierdzi wtedy naogół, że papa dachowa jako pokrycie nie odpowiada swemu celowi, co oczywiście szkodzi całemu naszemu przemysłowi.

Śledząc cały ruch budowlany zagranicą, spostrzegamy, że zapotrzebowanie na papę dachową zwiększa się znacznie, ponieważ przy wzmagającej się budowie domów o dachach płaskich, dachy owe przeważnie pokrywane są papą smołowcową. Nie potrzeba podnosić, że gatunki kartonu muszą być beznaganne i zapewnić dachom długoletnią trwałość, jeżeli chodzi o zachowanie sobie dalszego zaufania u konsumentów papowych.

Poruszyć wypada jeszcze kwestję wymiarów i nomenklatury gotowej papy dachowej. Dotychczas panuje poza naszą dzielnicą pod tym względem zupełna anarchja. Spotykamy na rynku wałki o różnych wymiarach, a obecna nomenklatura gatunkowa od 5 zer w dół, zachowana jeszcze w Małopolsce, nie daje żadnego realnego wskaźnika co do jakości gatunku, tembardziej że wkradła się do naszego przemysłu niedorzeczność reklamowania przez niektórych fabrykantów papy według jej ogólnej wagi. Jest to z gruntu fałszywe, bo wiemy, że najcieńszy gatunek kartonu możemy nadmiarem piasku tak obciążyć, aby otrzymał wagę najgrubszego gatunku kartonu.

Zagranica już dawno posługuje się nomenklaturą cyfrową, która odpowiada ilości metrów kw. kartonu na podstawie wagi 50 kg. mianowicie:

Nr. 80 tj. 80 m. kw. kartonu na 50 kg.
Nr. 100 tj. 100 m. kw. kartonu na 50 kg.
Nr. 125 tj. 125 m. kw. kartonu na 50 kg.
Nr. 150 tj. 150 m. kw. kartonu na 50 kg.
Nr. 175 tj. 175 m. kw. kartonu na 50 kg.
Nr. 200 tj. 200 m. kw. kartonu na 50 kg.
Nr. 250 tj. 250 m. kw. kartonu na 50 kg.

Nomenklatura taka, którą posługują się solidne fabryki papy dachowej, daje możność sprawdzenia, czy dany numer gotowej papy jest zrobiony z odpowiedniego kartonu i tym sposobem uniemożliwia wszelkie nadużycia. Rzetelny karton i dobra masa impregnacyjna dają gwarancję trwałości, zaś nomenklatura cyfrowa jest gwarancją odpowiedniego ciężaru. W b. dzielnicy pruskiej wyrabia się papę dachową przeważnie w wałkach 7 m. Ceny obowiązują tu zarówno od metra kw. jak i od kompletnego wałka.

Rzetelnie kalkulowana papa dachowa winna kosztować:

Nr. 80 za wałek po ca zł. 8.75,
Nr. 100 za wałek po ca zł. 7.20,
Nr. 125 za wałek po ca zł. 6.10,
Nr. 150 za wałek po ca zł. 5.25,
Nr. 175 za wałek po ca zł. 4.70,
Nr. 200 za wałek po ca zł. 4.20,
Nr. 250 za wałek po ca zł. 3.80.

Nieuczciwa konkurencja szafuje cenami bardzo rozrzutnie, oddając swój towar świadomie taniej, aby tym sposobem stworzyć sobie własny monopol sprzedaży. Że przy tak niskich cenach towar nie może być pierwszorzędny, nie ulega kwestji, a nastąpiło świadome przesunięcie w nomenklaturze, t. zn., że **pośledniejszy, t. j. cieńszy gatunek papy dachowej przesuwa się na miejsce gatunku lepszego,** strojąc go w cechy zewnętrzne, odpowiadające temu ostatniemu.

Tym sposobem kupiec-pośrednik otrzymuje wprawdzie towar po znacznie tańszej cenie, jak ów gatunek normalnie powinien kosztować, ale zato towar gorszy. Ostra **walka konkurencyjna zmusza** przez to niejednego **słabszego wytwórcę do naśladownictwa i rozrzutność cenami** staje się niestety ogólną. Raz zszedłszy z drogi uczciwej konkurencji, gromadzą fabryczki na rynku coraz więcej towaru poślednego, czem zrażeni konsumenci odwracają się wkońcu od papy i wybierają inny rodzaj krycia dachów.

Wyrabiając towar **rzetelny, fabrykant może się cieszyć, jeżeli przy dzisiejszej konkurencji zarobić zdoła 4 do 5 proc.,** a o wyższym zysku nawet marzyć nie może.

Ceny papy obecnie w zimie nietylko że nie idą wgórę, ale przeciwnie **zdradzają tendencje zniżkowe.** Powodem tego smoła, która w miesiącach zimowych, jak wiadomo, zwykle w cenie spada, gdyż artykuł to sezonowy, który z nastaniem pory zimowej nie ma popytu. W sezonie ceny prawdopodobnie znów przyciągną, ponieważ m. i. smoła powoli u nas, jak to już oddawna jest zagranicą, znajduje coraz większe zastosowanie w budowie naszych dróg i ulic.

Obecnie ceny na rynku papy i asfaltu przedstawiają się jak następuje: smoła preparowana do dachów — 0.45 zł. kilo, lepnik smołowy — 0.50 zł. kilo. Tektura smołowcowa: gatunek 1-a, Nr. 80 — 1.25 zł. za metr kwadr., Nr. 100 — 1.05 zł., Nr. 125 — 0.95 zł., Nr. 150 — 0.85 zł., Nr. 200 — 0.70 zł.

W związku z planem przyśpieszenia budowy jezdni asfaltowych w stolicy, oraz z projektem budowy wielu dróg i ulic w całym kraju, ujawnia się duże zainteresowanie asfaltami lanemi oraz wszelkiego rodzaju materjałami do asfaltów prasowanych i walcowanych.

Wypłacalność rynku niezła. Sprzedaż odbywa się z reguły w połowie na weksle do 3-ech miesięcy. Od warunków tych są jednak liczne odchylenia.

Pewną bolączką naszego rynku jest nierówny poziom zakładów. Oczywiście, taki stan rzeczy utrudnia zbyt firmom solidnym, produkującym gatunki dobre.

Jest to zjawisko stosunków powojennych, i mieć należy nadzieję, że rynek nasz zostanie jednak stopniowo uzdrowiony, tembardziej, że Związek Wytwórców Tektury Smołowej Przetworów Smołowych i Asfaltu, w którym zgrupowane są poważne fabryki warszawskie, poznańskie, pomorskie i małopolskie, wszczął odpowiednie starania celem podniesienia jakości wyrobów oraz wprowadzenia normalizacji gatunków wyrobów i stosowanych surowców...

Oby cel zakreślony osiągnął...

Horoskopy ruchu budowlanego w r. 1928

wobec trwania t. zw. ochrony lokatorów przedstawiają się wciąż niezadowolająco...

Ustawa ta w dalszym ciągu hamuje u nas ruch budowlany... W normalnych warunkach ruch ten ożywiłby się obecnie do rozmiarów przedwojennych... Wobec braku ożywienia tego ruchu robotnik zarabia wciąż za mało...

Obecną sytuację przedsiębiorstw budowlanych określa inż. W. Polkowski, wiceprezes Związku Przedsiębiorstw budowlanych w Warszawie w taki sposób:

„Instytucje rządowe najwięcej dziś budują. Żądają jednak od przedsiębiorcy budowlanego ustalenia cen stałych w ofertach.

Dla nas jednak jest to warunek zbyt trudny do spełnienia. Niemożliwością jest bowiem określenie w ofercie budowlanej cen stałych, skoro ceny materjałów budowlanych nie stoją na tym samym poziomie i odchylenia ich są dość znaczne.

Roboty na budowie trwają zazwyczaj rok, czyli przez dwa sezony i różnice cen pomiędzy dwoma okresami początkowym a końcowym są duże. Tak więc w lipcu roku ub. za 1000 sztuk cegły płacono 87.50, a dachówki 130 zł., deski zaś 120 zł. za metr sześcienny. Ale w styczniu roku bieżącego mamy już stosunek zupełnie zmieniony. Cegła kosztuje 125 zł. za 1000 sztuk, dachówka 165 zł., a deski 145 zł. Jest to różnica w okresie zaledwie półrocznym, zaznaczy się ona jeszcze silniej, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że rok temu, t. zn. w styczniu r. 1927 1000 sztuk cegły kosztowało tylko 76 zł.

Określanie w tych warunkach cen stałych w ofertach jest dla przedsiębiorcy budowlanego absolutną niemożliwością. Skutek jest taki, że do przetargów rządowych stają częstokroć i utrzymują się przy nich przedsiębiorcy niefachowi, przygodni, co bynajmniej nie jest z korzyścią dla państwa.

Związek przedsiębiorstw budowlanych, pragnąc spowodować zmianę w tym kierunku, występuje w tych dniach z obszerniejszym memorjałem do władz. Mamy nadzieję, że bliższe rozpatrzenie się w podanych przez nas szczegółach wpłynie na zmianę zapatrywań czynników miarodajnych.

Zwyżka artykułów budowlanych znajduje swe uzasadnienienie w tem, że nie wszystkie jeszcze ceny doszły do poziomu przedwojennego. Dążą jednak stale do ich osiągnięcia. Należy się z tem liczyć i każdy przedsiębiorca budowlany, nie mogąc pracować ze stratą, musi na tak długi okres przyjmować w swej kalkulacji pod uwagę tę zmianę poziomu cen.

Ruch budowlany w rb. zapowiada się w dużych stosunkowo rozmiarach. Według przypuszczalnych obliczeń **może być wybudowane w stolicy do 7 000 izb mieszkalnych.**

Cyfra ta jednak daleka jest od rzeczywistych potrzeb stolicy.

Przed wojną budowano w Warszawie mniej więcej do 10 000 izb rocznie i nie była to liczba nadmierna. Uważam jednak, że inicjatywa prywatna powinna się nieco ożywić tembardziej, że **rząd przewidział znaczne ulgi podatkowe dla obywateli, wznoszących domy mieszkalne.** Ulgi te idą tak daleko, że kapitał włożony w takiego rodzaju budowę nie podlega opodatkowaniu.

Co się tyczy domów czynszowych, które mogłoby zbudować miasto to, o ile przyjmiemy pod uwagę niskie płace zarobkowe, należy przypuścić, że stałyby one pustkami, gdyż mało kogo stačby było na drogie komorne w nowych domach“.

Pozatem ceny na materjały budowlane poza Warszawą przedstawiają się następująco:

W Poznaniu ostatnio notowano za 1000 szt. w zł. loco wagon cegielnia za dachówkę karpiówkę I kl. 155, żłobioną 240, rzymską 440, holenderkę z falcami 400, koszykówkę (kliny) 180, gąsiory do karpiówki za szt. 90 groszy.

We Lwowie na rynku materjałów budowlanych duże zainteresowanie przy chwilowym braku podaży, w ślad zatem ceny zwyżkują.

Zapasy cegły są na wyczerpaniu i płacą 100 zł., a nawet wyższe ceny loco cegielnia.

Wapno loco stacja załadowcza 290 zł., wapno na „tur“ 310 zł., wapno wybierane 330 zł. za 10 000 kg.

Kamień loco kamieniołomy za dziki 8—10, budowlany 10—12, łożyskowy 12—13, za ciosy 140—150 za 1 metr sześć.

W Warszawie wszystkie te materjały są znacznie droższe...

Pełna sanacja złego stanu dróg w Polsce.

Może ona nastąpić jedynie przez wzmożenie produkcji klinkierów... W tym celu powstają w Polsce nowe specjalne i zasobne klinkiernie... Cała akcja prowadzona będzie na szerokiej platformie samorządowej, jako jedynie racjonalnej w powyższym celu...

Zły stan dróg w całej Polsce, a zwłaszcza w południowej części woj. lubelskiego i wołyńskiego, stanowi największą troskę zarówno władz państwowych, jak i organów samorządowych, które w ostatnich czasach podwoiły wysiłki celem budowy nowych i naprawy zniszczonych dróg, w czem pomocną jest sama ludność, ponosząc nieraz chętnie ciężary w naturze.

Wysiłki te jednak nie odnoszą w dostatecznej mierze pożądanych wyników, między nnemi także z tego powodu, że szybki rozwój automobilizmu w wysokim stopniu przyczynia

się do niszczenia istniejących dróg szabrowych. Ta ostatnia okoliczność jest bardzo ważna i stwarza konieczność przejścia na system dróg brukowanych kamieniem polnym, który jednak już się wyczerpuje, albo kostką granitową, bardzo kosztowną i produkowaną w niedostatecznych ilościach. Dlatego też, okolice pozbawione zdatnego do budowy dróg naturalnego kamienia twardego muszą koniecznie zdobyć się na rozwinięcie przemysłu klinkierowego. Przemysł ten zapoczątkowany został przed wojną światową przez rząd rosyjski, który uruchomił 4 klinkiernie państwowe, wszystkie na terenie obecnego województwa lubelskiego prócz tego powstała pod Lublinem jedna prywatna. Zniszczenie wojenne dotknęło dwie z nich, tak, że obecnie czynne są tylko trzy: w Białopolu, dzierżawiona przez Sejmik Hrubieszowski i inż. Danowskiego, w Zamościu, dzierżawiona przez Sejmik, i w Budach, prowadzona przez Powiatowy Urząd Drogowy. Oczywiście produkcja ich jest niedostateczna. Nadmiar różnych trosk i potrzeb czasów powojennych na długo pozostawił tę ważną sprawę w zaniedbaniu i dopiero w roku ubiegłym z inicjatywy p. inż. K. Danowskiego odbył się w Lublinie zjazd przedstawicieli samorządów z całej Polski z udziałem przemysłowców i ziemian, na którym to zjeździe wyłoniono Komitet Organizacyjny pod przewodnictwem p. wojewody lubelskiego Remiszewskiego celem stworzenia Towarzystwa Budowy i Eksploatacji Klinkierni jako spółki akcyjnej.

Komitet ten opracował statut, który uzyskał już aprobatę Ministerstwa Przemysłu i Handlu, następnie badał sprawę ze strony technicznej i finansowej. Postanowiono, że samorządy wejdą do spółki z połową kapitału, a drugą połowę wniosą kapitaliści prywatni miejscowi i zagraniczni.

Udział w Towarzystwie zgłosiło przeszło 20 samorządów powiatowych i miejskich, kilka majątków ziemskich, następnie zaś wpłynęły oferty ze strony kapitalistów angielskich, holenderskich i amerykańskich, z którymi pertraktacje będą zakończone definitywnie w najbliższym czasie.

Niezależnie od tego Ministerstwo Robót Publicznych postanowiło wybudować wzorową nowoczesną klienkiernię w Izbicy (powiat Krasnystawski) i w tym celu zamówiło w Szwajcarji odpowiednie plany. Jednocześnie dużą prywatną klinkiernię buduje hr. Ostrowski w Harleży (pow. lubartowski).

W ten sposób ta bardzo ważna dla rozwoju życia gospodarczego sprawa znajduje się na dobrej drodze. Wzmiankowne wyżej towarzystwo projektuje budowę całego szeregu klinkierni w południowej części województw lubelskiego i wołyńskiego, oraz w powiatach pińczowskim i miechowskim woj. kieleckiego.

Tą drogą systematycznie postępując, może po upływie pewnej ilości lat doczekamy się w naszej Polsce... dróg pięknych, wygodnych i trwałych...

(s. p.)

WIADOMOŚCI DROBNE

POROZUMIENIE W PRZEMYŚLE CEMENTOWYM.

W dniu 1 lutego rb. zawiązany został ogólno-polski cementowy syndykat eksportowy pod nazwą „Polski Cement Eksport". Centrala sprzedaży mieści się w Warszawie, przy ul. Moniuszki Nr. 1-a i prowadzi sprawy związane z eksportem do państw bałtyckich, skandynawskich, Wielkiej Brytanji i Kolonij, Palestyny, Syrji i Turcji. Eksportem na rynki południowo-amerykańskie kieruje oddział wiedeński powyższej organizacji, zostanie on jednak w końcu rb. zlikwidowany i kompetencje jego obejmie centrala warszawska. Doprowadzenie do skutku porozumienia w przemyśle cementowym jest ważnym krokiem naprzód na drodze do konsolidacji tej ważnej pod względem eksportowym gałęzi polskiego życia gospodarczego.

EKSPORT DESZCZUŁEK DO PALESTYNY.

W Palestynie istnieje bardzo duże zapotrzebowanie na deszczułki do wyrobu skrzyń na pomarańcze. Obecnie Palestyna importuje rocznie około 2.5 milj. kompletów takich deszczułek. Poszukiwane są deszczułki jodłowe lub świerkowe jednostronnie lub dwustronnie heblowane w następujących rozmiarach:

wierzchy i spody	680 × 356 × 7 m/m
boki	680 × 270 × 8 m/m
przody	340 × 270 × 16 m/m

Wobec tego, że w marcu już rozpoczyna się sezon na zakupy nowych deszczułek na rok przyszły, wskazanem jest, aby eksporterzy polscy już teraz zainteresowali się tą sprawą. Oferty należy nadsyłać do Państwowego Instytutu Eksportowego w Warszawie.

OSTRZEŻENIE PRZED NIEMIECKĄ FIRMĄ DRZEWNĄ.

Państwowy Instytut Eksportowy donosi, że w organie niemieckich kupców drzewnych „Der Holzmarkt" ukazała się notatka, oceniająca w sposób wysoce ujemny działalność firmy drzewnej A. Heine, Holzhandlung, Frankfurt a/O, Stiftsplatz 10, która niejednokrotnie już wchodziła w stosunki handlowe z polskiemi firmami drzewnemi.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 7. 3. Firma Gustaw Glaetzner, Centrala materjałów budowlanych i dachówek notuje następujące ceny: Cegły murarskie „iłówki" za tysiąc sztuk 60—65 zł loco cegielnia; cegły murarskie tonówki za tysiąc sztuk 70—75 zł loco cegielnia; dachówki za tysiąc sztuk 130—140 zł loco cegielnia; wapno budowlane za 100 kg. 3.55 zł dla odsprzedawców a 3.75 dla konsumentów loco Wapienna lub Piechcin; cement portlandzki za 100 kg. 7.00 zł loco cementownia wyłącznie opakowania, osobno za beczkę 3.40 zł, za worek papierowy 0.40 zł. Wszystkie następne ceny rozumieją się loco składnica w Poznaniu: Cement portlandzki za beczkę 180 kg. 21.50 zł; za beczkę 200 kg. 23.50 zł; za worek 50 kg. 6.50 zł; wapno budowlane za 50 kg. 2.60 zł; wapno hydrauliczne za beczkę 150 kg. 13.00 zł; papę dachową m. kw. nr. 80 1.25 zł; nr. 100 — 1.03 zł; nr. 125 — 0.87 zł; nr. 150 — 0.75 zł; nr. 175 — 0.67 zł; nr. 200 — 0.60 zł; papa izolacyjna za metr kwadratowy 3.30 zł; za przykrojenie podług miary 10% zwyżki; smoła destylowana za 100 kg. brutto za netto 40.00 zł; lepnik za 100 kg. brutto za netto 42.00 zł; trzcina sufitowa w wałkach po 20 kw. m. z drutem ocynkowanym za wałek 4.50 zł; z drutem żarzonym 4.20 zł. Zaznaczyć w końcu należy, że na rynku jest ogromny brak cegieł oraz dachówek.

DRZEWO.

Lublin, 7. 3. Na rynku materjałów drzewnych w dalszym ciągu zainteresowanie dla zagranicy słabe, spodziewane jest większe zapotrzebowanie krajowe ze względu na zbliżający się sezon budowlany. Notowano loco wagon st. załad.: słupy telegraficzne 8—12 metrów zł 40—45, bale obrzynane tegorocznej kampanji zł 125, budulce od 20 cm. zł 48, od 25 cm zł 57, deski stolarskie od 20 do 75 cm. grubości zł 130—140, II klasy zł 120, deski budowlane od 40 do 50 cm. zł 120—125, kantówka ciosana zł 65—70, podkłady sosnowe I—II typ zł 9—8.75, dębowe o 50% drożej, bloki od 50 cm. wzwyż Ł 6—7, od 40 cm. Ł 4, od 30 cm. Ł 2.5, bloki sosnowe I klasy „Prima" 57 sh planki U. S. Ł. 10.50, klepki dębowe (Bindry) dol. 14 za parę fryzy dębowe I i II kl. dol. 27—28, III klasy dol. 16—17, Sleepery sh 6.7, kopalniaki w całych długościach dol. 3.20—3.30. Tendencja na-ogółwy czekująca.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 7. 3. Notowano przy zamówieniu do 30 ton blachy cynkowej według syndykatu Ł 33.00, — przy zamówieniach ponad 30 ton Ł 32.10 za tonę. Ceny orjentacyjne metali nowych za 100 kg.: Cynk surowy 113.40—113.75, cynk rafinowany 115.50—116, blacha cynkowa 144—145, ołów hutniczy 91.50—92, blacha ołowiana 126.40 do 126.75, rury ołowiane 125.40—126.70, rury ołowiane z twardego ołowiu 135—135.50, drut ołowiany normalnej grubości 126—126.50, śrut 153—154. Metale stare: miedź stara 2.40—2.50, bronz 2.20—2.30, mosiądz 1.60—1.70, w dużych ilościach stara miedź u nas Ł 55—56, w Niemczech Ł 60 za tonę. Ceny loco odlewnia za 1 kg.: Mosiądz — pręty lub tuleje 3—3.10, bronz — pręty lub tuleje 3.40—3.50, odlewy bronzowe 3.60—3.80. Bronz fosforowy pręty lub tuleje 3.90 do 4.00, odlewy 4.20—4.40. Bronz manganowy 3.80. Bronz manganowy kuty z wielką wytrzymałością 4.70—4.90. Najlepszy bronz kuty djamentowy o wytrzymałości do 100 kg. zł 15 za 1 kg. Miedź kuta okrągła ponad 20 mm. grubości fr. szw. 3.20 za 1 kg. Miedź płaska grubości ponad 20 mm. fr. szw. 3.90 za cieńsze dochodzi dopłata.

Katowice, 7. 3. Rynek rur dosyć ożywiony, fabryki wykończają zamówienia, otrzymane dawniej bezpośrednio przed utworzeniem syndykatu. Huta Bismarcka zatrudniono jest poważniejszem zamówieniem na rury, bez szwu Mannesmann'a. Oczekiwane są poważniejsze zamówienia dla celów kanalizacyjnych, wodociągowych i gazowych. Notowano rury: normalnie spawane rury gazowe w długościach handlowych z gwintem i muftami, średnica wewnętrzna nominalna w calach angielskich 1/8—3/8 0.85, ½ — 1.10, ¾ — 1.50, 1 do 1¼ — 2.75, 1½ — 3.25, 1¾ — 3.60, 2 — 4.50; ceny za 1 metr brutto. Normalne rury gazowe bez szwu w długościach handlowych z gwintami i muflami. Średnica wewn. normalna w calach ang.: ¼—3/8 1.30, ½ — 1.55, ¾ — 1.80, 1 — 2.40, ¼ — 3.15, 1½ — 3.70, 1¾ — 3.95, 2 — 4.75, 2¼ — 5.35, 2½ — 6.30, 2¾ — 7.45, 3 — 8 3½ — 9.40, 4 — 11.55, 4½ — 13.35, 5 — 15.15, 5½ — 16.40, 6 — 17.65, 7 — 24.50, 8 — 32.10.

Nowy Bytom, 7. 3. Surówka odlewnicza Huty Pokoju Nr. 1 (Friedenshütte), P. G. S. — reprezentacja Spółka Akcyjna Józef Wdowiński w Warszawie, Sienna 11, cena za tonę 210 zł loco stacja Nowy Bytom.

Warszawa, 7. 3. Dom Handlowy A. Gepner, Warszawa, Grzybowska 27 notuje następujące orjentacyjne ceny w złotych za kg.: cyna Banca w blokach 13.75, ołów hutniczy 1.25, cynk hutniczy 1.42, blacha cynkowa — cena zasadnicza 1.60, antymon 3, aluminium hutnicze 5.10, blacha miedziana — cena zasadnicza 4.35, blacha mosiężna 3.60—4.50.

Poznń, 7. 3. Na rynku tutejszym obowiązują ceny następujące, do dostawy wprost z fabryki, przy odbiorze wagonowym:

Żelazo handlowe t. j. płaskie, okrągłe, kwadratowe oraz fasonowe zasadniczo zł 350.

Dźwigary i korytka NP 8—24 włącznie zasadniczo zł 350, od NP 26 i wyżej zasadniczo zł 390.

Obręczówka zł 422.50.

Blacha do poniżej 5 mm 525, 5 mm i grubsza 432.50, za 1000 kg. podstawowe przewoźne Chebzie, plus 2% nadpłaty, plus nadwyżki wg. listy dopłat Syndykatu Polskich Hut Żelaznych, wydanie styczeń 1926 r.

Cement zł 7, za 100 kg. plus 3.40 za beczkę à 180 lub 200 kg. względnie 0.40 zł za worek, podstawowe przewoźne Łazy, plus dopłaty za podstawienie wagonu i opłaty stemplowe.

Wapno zł 3.55 za 100 kg. loco stacja Wapienno.

Przy dostawach ze składu obowiązują następujące ceny:

Żelazo zasadniczo zł 50.

Dźwigary i korytka do NP 24 zasadniczo 52, od NP 26 i wyżej zasadniczo 57.

Obręczówka zasadniczo zł 60.

Blacha 1×2 0.5 mm. zł 111, — 0,62 mm. zł 107.30 — 075 mm. zł 103.60, — 0,88 mm. zł 99.90, — 1—2¾ mm. zł 92.50, — 3—4 mm. zł 85.10, — 5 mm. zł 66.34, — 6½ mm. zł 65.10, — 7 mm. zł 63.86 — 8—10 mm. zł 62.

Podkowy Huty Bismarcka nr. 0 zł 84, nr. 1, 2, 3 zł 80.

Lemiesze i odkładnie bez dziur Ventzki zł 88, dto Sacka zł 91. za 100 kg.

Cement przy odbiorze 10 ton ze składu w beczkach po 180 kg. 20.40, przy odbiorze 5 ton 21, przy odbiorze poniżej 5 ton dla budowniczych i handlarzy 21, dla konsumentów 21,50 za 1 beczkę, loco stacja Poznań. Za zwózkę przy dostawie cementu ze składu w mniejszych ilościach odlicza się 0.25 zł za 100 kg.

Berlin, 6. 3. Ceny w markach niemieckich za 100 kg. Miedź elektrolityczna, dostawa zaraz cif Hamburg, Brema lub Rotterdam (za 100 kg.) 134¾. Oryginalne aluminjum hutnicze 98—99% w blokach, sztabach walcow. i ciągnion. 210, dtto w sztabach walcow. i ciągn. 214. Nikiel czysty 98—99% 350. Antymon Regulus 95—100.

ZŁOTY W DNIU 6 MARCA 1928 ROKU.

Gdańsk przekaz 57.44—57.58, gotówka 57.48—57.62; Praga przekaz 377⁷/₈; Londyn przekaz 43.45; Zurych przekaz 58.20; Nowy Jork przekaz 11.35; Ryga przekaz 59.50; Medjolan przekaz 210.75; Berlin przekaz na Warszawę 46.825—47.025, przekaz na Katowice i Poznań 46.775—46.975.

◆ PRZETARGI ◆ SUBMISJE ◆ LICYTACJE ◆

PRZETARG.

7 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Poznaniu, plac Wolności 16, sprzeda drogą przetargu nieograniczonego następujący materjał:

2 kotły parowe leżące,
230 kg. szlamu ołow. od akumulatorów,
1400 mb. węża parc. od 20—100 mm. średn.
1300 mb. węża gum. od 25—90 mm. średn., motory gazowe, elektryczne i wiele innych przedmiotów budowlano-elektrycznych.

Przetarg odbędzie się dnia 20 marca rb. o g. 10.

Bliższe szczegóły otrzymać można w godzinach urzędowych pod wyżej wskazanym adresem.

Szef Budown. Wojsk. OK. VII
Skotarek, ppłk. inż.

W drodze publicznego **ustnego przetargu** sprzedam

UŻYWANY 6-OSOB. SAMOCHÓD (KARETKĘ)

marki **„Protos C."** 10/30 PS. gotowy do jazdy, będący własnością Wydziału Powiatowego w Wąbrzeźnie.

Licytacja odbędzie się **we wtorek, dnia 20 marca 1928 r.** o godzinie 11 przed południem **na podwórzu Starostwa.** Tamże godzinę przed rozpoczęciem licytacji obejrzeć można odnośny samochód.

Zastrzegam sobie prawo nieprzybicia ceny oferowanej.

Sprzedaż samochodu nastąpi tylko za gotówkę.

Wąbrzeźno, dnia 1 marca 1928 r.

Budowniczy Powiatowy.

ZAWIADOMIENIE O PRZETARGU.

Zawiadamiam, że przetarg na dostawę materjałów podkowniczych a w szczególności podków, haceli i podkowniaków, rozpisany przez Departament Artylerji M. S. Wojsk. w Warszawie został ogłoszony w „Monitorze Polskim" nr. 50 z dn. 1. 3. rb. i „Polsce Zbrojnej" nr. 60 z dn. 29. 2. rb.

Departament Artylerji M. S. Wojsk.
L. dz. 5411-Zaop.

WEZWANIE DO SKŁADANIA OFERT.

3 Okręgowe Szefostwo Art. i Uzbr. w Grodnie ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę około 1000 kg. szmat lnianych lub bawełnianych wypłókanych i zdesynfekowanych z dostawą do 3 Okr. Skł. Uzbr. franco loco Grodno-Łosośna.

Oferty wraz z próbkami i dowodem złożenia wadjum winny wpłynąć do 3 Okr. Szef. Art. i Uzbr. w Grodnie do dnia 24 marca 1928 r. godzina 10, w którym to terminie rozpocznie się rozprawa ofertowa i komisyjne otwarcie ofert.

Wysokość wadjum ustala się na 3 procent wartości zaoferowanej dostawy, zaś kaucji na 5 procent wartości przyznanej dostawy.

Urzędowy wzór ofert jest obowiązujący.

Grodno, dnia 3 marca 1928 r.
L. dz. 1639-R. B.

Ostatnie notowania na maszyny rolnicze.

Związkowa Centrala Maszyn S. A. w Poznaniu podaje następujące, najnowsze ceny na maszyny rolnicze:

Opełacze ręczne (zagraniczne):		
1-kołowe „Senior" S 22	60.—	zł.
1-kołowe „Senior" S 225	70.—	zł.
2-kołowe „Senior" S 210	85.—	zł.
Opełacze konne „Victoria":		
1½ m. szer. na 2½ rzędów buraków	292.—	zł.
1½ m. szer. na 3 rzędy buraków	312.—	zł.
Opełacze oryginalne „Pflanzenhilfe":		
3 m. szer. na 5 rz. buraków i 17 rz. zboża loco fabryka.	1 470.—	zł.
Siewniki do nawozów „Matador":		
2 m. szerokości	610.—	zł.
2½ m. szerokości	680.—	zł.
3 m. szerokości	750.—	zł.
Kosiarki oryginalne amerykańskie „Deering"	100.—	$ am.
Żniwiarki oryginalne amer. Massey-Harris	140.—	$ am.

KUPNA

Poszukujemy

szlifierki

do szlifowania walców młyńskich, używaną lub nową. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego", dla „Obrabiarki" pod nr. 5543.

KUPIĘ KORZYSTNIE

345 bm. siatki drucianej

2,8—3 mm. grub, oka 6—7 cm., wraz z obwódkami górą i dołem 4 mm., środek 3,4 mm., wysokość siatki 1,50 mtr. **350 bm. drutu kolcz. gęsto obsadzonego, 650 bm. drutu kolcz. rzadkiego, 260 bm. rur gaz. używanych 5 cm. gr. CEGIELNIA WŁ. LOMPA, Śrem (Wlkp.).** (5565)

Kupię używaną **wannę z piecykiem** (ogrzewanie węglem) do łazienki. Zgłoszenia do Adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 5510.

Motor elektryczny

3 fazowy, 380 r. od 5—7 koni, używany, lecz w dobrym stanie. **HEBLARKĘ** (Shoping) o skoku 400—500 mm., używaną, lecz w dobrym stanie, kupi za gotówkę
K. RYDAROWSKI, GORLICE (Małopolska).
5561

Szukam

małą tokarkę i hydraul. pompę

na 350 atm. Łask. oferty z opisem pod nr. 5570 do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego". 5570

PIŁĘ TARCZOWĄ

5591 **kupię**, używaną w dobrym stanie, komplet z wózkami. Szczegółowe oferty z ceną proszę
POPÓWO Podleśne, p. Osno.

Przy wszelkich transakcjach prosimy zawsze powoływać się na „RYNEK METALOWY i MASZYNOWY".

? SKRZYNKA ZAPYTAŃ ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

Do każdego zapytania prosimy dołączyć 1,— zł. Wszystkim interesantom odpowiadamy listownie, częstokroć kilkakrotnie, o ile się interesenci zgłoszą.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 3627. fabryki, mogącej dostarczyć roztwory kąpielowe do niklowania.

Nr. 3655. firmy, która może dostarczyć szyby mikowe dla motorów.

Nr. 3658. fabryki drutu galwanizowanego i cynkowanego, która nie należy do syndykatu.

Nr. 3683. firmy, wyrabiającej nowy system okuć do drzwi i okien „Kopeć".

Nr. 3690. firmy w Polsce, która dostarcza maszyny wzgl. urządzenia do rakarni.

Nr. 3691. fabryki, wyrabiającej pilniki płaskie, półokrągłe, okrągłe, trójkątne, płasko-spiczaste i kwadratowe, oraz pilniki do metali.

Nr. 3692. fabryki, która wyrabia kulki stalowe (Stahlgusskugeln).

Nr. 3706. firmy, która może dostarczyć maszyny do wyrabiania gwoździ.

Nr. 3708. firmy, która może dostarczyć części zapasowe do motocykli niemieckiej marki „Ewano".

Nr. 3712. firmy, która może dostarczyć rączki rowerowe „Wulkan".

Nr. 3714. firmy, która może dostarczyć okucia do damskich torebek do wciągu, a zwłaszcza do nitowania.

Nr. 3715. firmy, która może dostarczyć siewiarki do koniczyny.

Nr. 3745. firmy, która wyrabia wzgl. dostarcza mieszki gazowe do motorów gazowych.

Nr. 3746. fabryki, wyrabiającej śruby drzewne.

Nr. 3749. firmy, która może dostarczyć maszynę do wyrabiania mat trzcinowych.

Nr. 3751. firmy, która może dostarczyć wał kolankowy do młocarki parowej (54 cali szeroki) systemu Rolny'a.

Nr. 3752. fabryki w Polsce, wyrabiającej dymaki polne (Feldschmiede).

Nr. 3759. firmy, która może dostarczyć wszelkie gatunki śrub.

Nr. 3760. firm, dostarczających maszyny do wyrobu sieci.

Nr. 3761. firm, dostarczających maszyny powroźnicze.

Nr. 3763. firmy, dostarczającej urządzenia do wyrobu wód gazowych.

Nr. 3765. firmy która może dostarczyć kotły koprowe.

Nr. 3766. fabryki, która wyrabia narzędzia do sztanc.

Nr. 3767. fabryki, która produkuje maszyny wylęgarki dla kur (inkubator).

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 100 zł, ½ str. 60 zł, ¼ str. 35 zł, 1/8 str. 20 zł, 1/16 str. 10 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, a III. str. 30% dopłaty. W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się według osobnej taryfy. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Powiatowy (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.

Redaktor naczelny przyjmuje od 12—13 z wyjątkiem soboty.